



Per essere pronti a tutto

Dalla nuda roccia all'insidioso fango, tra guadi perigliosi, impervie salite e vertiginose discese. Ovvero, a percorsi «estremi», estremi rimedi

■ Guidare una Suv è facile: ci si adatta subito al baricentro un po' più alto e alla piacevole sensazione di sicurezza offerta dalla trazione integrale (o distribuita a necessità dall'elettronica) e, se adeguatamente gommati, si può persino osare qualche passaggio fuoristradistico su sterrato e neve.

PARTIRE INFORMATI

Su una 4x4 «vera», ovvero equipaggiata con ridotte e differenziali longitudinali (o addirittura trasversali) bloccabili, però, le cose cambiano già sull'asfalto. Figuriamoci quando ci si cimenta con le difficoltà tipiche dell'off-road, dal guado insidioso alla discesa impossibile, dal fango che non lascia scampo alla roccia più «cattiva» che ci possa essere. Percorsi, come quelli che vi abbiamo mostrato nelle pagine precedenti, che non si svolgono su un solo tipo di fondo (la sabbia, la neve, lo sterrato...), ma affrontano situazioni sempre diverse tra loro, dalle quali non bisogna farsi sorprendere.

Quindi, per guidare sempre al meglio e in sicurezza la propria fuoristrada, la primissima cosa da fare è leggere con attenzione il manuale d'uso. Raccomandazione oggi ancora più importante, vista la massiccia presenza di elettronica e il crescente numero di dispositivi che spesso, se ben utilizzati, sono in grado di risolvere in scioltezza le situazioni più ostiche.

Alla teoria deve, però, seguire la pratica, ovvero una preparazione sul campo. Due le strade percorribili. La prima porta ai numerosissimi sodalizi o gruppi di appassionati che organizzano uscite e raid, in località vicine o lontane. In questo caso, però, può succedere di ereditare, per imitazione, gli errori d'impostazione tipici degli autodidatti. Difficili da modificare in seguito, potrebbero anche co-

stare caro. Meglio, allora, far le cose per bene fin dall'inizio, ovvero frequentare un breve corso di guida (ne riparlamo a fine articolo). Nell'attesa, tuttavia, allacciamo le cinture di sicurezza per iniziare a prendere confidenza con gli ostacoli più tipici del fuoristrada estremo.

VAI AL MASSIMO... DELLA PENDENZA

Essendo la vettura più lunga che larga, è intuitivo che è molto più facile ribaltarsi su un fianco piuttosto che in senso longitudinale. Cercheremo, quindi, di evitare accuratamente qualsiasi pendenza laterale, specie in discesa e in salita. Le pendenze (la massima teorica è di circa 45°, pari al 100%) devono essere sempre affrontate sulla linea di massima inclinazione: è certamente più impressionante per chi sta al volante (e anche per i passeggeri), ma almeno non c'è il rischio di finire con le ruote all'aria. Dunque, è meglio concedersi qualche manovra in più per mettersi in posizione. Dopo di che è importante mantenere la concentrazione, ricordando che la 4x4 è in grado di superare con facilità salite e discese, dove a stento noi riusciremmo a stare in piedi.

Inserito il riduttore, occorre dimenticarsi della frizione: le pendenze devono essere affrontate senza cambiare marcia (solo le trasmissioni automatiche se lo possono permettere). Ricordate che si dice passare in «folle» proprio perché è folle passarci anche solo per un secondo. In quel momento la vettura diventa un macigno di due tonnellate: tre metri senza controllo possono essere fatali.

Arrivare a metà della salita e scoprire che non ce la si fa ad arrivare in cima è una delle situazioni più difficili in cui può trovarsi un fuoristradista (alle prime armi o meno). Scendere in retromarcia è un'impresa perché controlla-



re la direzione diventa difficile. Su neve, fango ed erba bagnata con oltre 20° di pendenza il rischio di ribaltarsi in retromarcia è davvero grande. In queste condizioni il veicolo può non riuscire a stare fermo, neppure tutto frenato: bisogna innestare la retromarcia ridotta e accelerare con molto sangue freddo, che si acquisisce solo con una lunga esperienza. I blocchi dei differenziali trasversali devono essere subito liberati (fanno sbandare). Se ci sono delle tracce, cerchiamo di seguirle.

Il tutto utilizzando soltanto i retrovisori che, fortunatamente, con l'avvento delle 4x4 giapponesi sono più grandi che in passato, ripiegabili e regolabili elettricamente.

In discesa lasciamo lavorare il freno motore o gli eventuali controlli elettronici, pronti ad accelerare moderatamente allo scopo di aumentare l'azione frenante. Anche in piano, sullo sconnesso, il pedale della frizione non va toccato. Nei passaggi impegnativi bisogna imparare a usare i freni molto dolcemente per non far oscillare il veicolo con il trasferimento di massa dinamico.

Sangue freddo e ruote dritte anche sulle pendenze laterali; seguendo l'istinto di sterzare a monte otteniamo proprio l'effetto contrario e usciamo immediatamente di strada. In questo caso è proibito usare i blocchi ai differenziali trasversali.

LENTI PER FORZA

Sterzo e controsterzo su ogni ostacolo? Manovrando la 4x4 nel fango come nel parcheggio sotto casa vi domanderete perché avete speso così tanto per ottenere così poco. Tenete le ruote dritte e la vedrete avanzare come per magia. Un nastro rosso sulla mezzaria del volante aiuta a controllare la posizione delle ruote.

Sporgersi dal finestrino è inutile, a meno di

essere su un ponte di tronchi in Malesia. Meglio guardare avanti e concentrarsi su quello che si «sente» sotto le ruote.

Capita spesso di attraversare una serie alternata di dossi e cunette dove rimangono in trazione solo due ruote in diagonale: per effetto del differenziale la coppia si scarica proprio dove non serve, cioè sulle ruote senza aderenza e così anche la più sofisticata delle 4x4 si blocca. Siamo nel bel mezzo del «twist», così detto perché i ponti ballano su e giù come se fossero a Gardaland!

In genere una piccola retromarcia e un colpo di acceleratore consentono di superare il punto morto di trazione. Al limite proviamo a forzare con il freno a mano leggermente tirato: così, ingannando il differenziale, otteniamo un rudimentale blocco che ci consentirà di superare l'ostacolo. Sul terreno duro sono avvantaggiati i controlli elettronici; per farli intervenire dobbiamo accelerare dolcemente, frenando la ruota senza aderenza e inviando così la coppia a quella a terra. Se il mezzo è equipaggiato con gli ormai rari blocchi meccanici ai differenziali trasversali, passeremo maestosi e lenti come una Rolls-Royce, senza «mollare» mentre il muso si alza al cielo.

Per garantirci la massima trazione cerchiamo, comunque, sempre il percorso che scompone il meno possibile gli assi: rinunciando allo show, otterremo i migliori risultati e un comportamento di guida da veri professionisti del fuoristrada.

Nelle strette curve off-road bisogna controsterzare negli ultimi 30 cm: impostando le ruote nella direzione giusta, dimezziamo il numero di manovre. Un altro piccolo trucco è, ove possibile, passare in 4x2 o liberare il blocco longitudinale nelle integrali permanenti, per avere un raggio di sterzata minore.

Fossati e tronchi trasversali vanno affrontati,



SU E GIÙ SENZA PAURA

1 Le salite, anche le più ripide, vanno affrontate sulla linea di massima pendenza e soprattutto senza cambiare mai marcia. Un attimo in folle può essere la fine!

2 In discesa è il freno motore (o eventuali controlli elettronici) a dover lavorare.

**1****2****3****4**

SE VI PIACE GIOCARRE SPORCO...

1 Nel canali di fango non stertare: è l'errore più diffuso tra i principianti.

2 Talvolta il fango è talmente attratto dalle nostre belle 4x4 che per divorziare bisogna ricorrere alle maniere forti.

3 Oltre i 30 cm di melma, per dimezzare l'enorme sforzo necessario a off-road di medie e grandi dimensioni, verricello e carrucola sono d'obbligo.

4 Fango liquido, attrazione (per noi) fatale (per differenziali e radiatori).

per quanto possibile, in diagonale per avere il più possibile almeno una ruota a terra su ogni asse e angoli d'attacco e d'uscita più favorevoli. Se rimaniamo appesi sul telaio, fra le due ruote, possiamo risollevarci mettendo dei sassi sotto le ruote, alzare il telaio con una binda o farci trainare.

VINCERE IL FANGO... PULITI

Il fango è un'altra di quelle situazioni in cui il fuoristradista doc ama cacciarsi. Premesso che quando supera i 30 cm non c'è altra scelta che farsi trainare, sia il fango leggero (profondo non più di 5 cm) sia quello che definiamo impegnativo (fino a 30 cm) vanno superati andando a «pescare» la trazione sul fondo duro sottostante. Quindi gomme tassellate strette che affondano. Consigliabile anche in questo caso abbassare la pressione fino a 1,7-1,4 bar (meno che sulla sabbia, perciò) per far muovere i tasselli durante la compressione a terra e staccare il fango che li trasforma in veri e propri slick. Senza esagerare, però, soprattutto con i tubeless, per evitare che il fango s'insinui tra cerchio e gomma, creando leggeri «soffioni» e quindi stallonamenti.

I canali lasciati da un trattore vanno seguiti senza mai stertare per non perdere quel minimo di trazione a disposizione. Meglio sarebbe starci a cavallo. Bisogna approfittare dell'aderenza quando c'è: per esempio, un po' di brio prima di una salita consente di superare il fango profondo con l'abbrivio, rilasciando l'acceleratore. Ruotando più adagio, la gomma non slitta e lavora in trazione. Per mantenere il ritmo è utile dare colpetti rapidissimi di acceleratore (in gergo «telegrafare») che fanno

scaricare fango per azione centrifuga.

In ogni caso, «doccia» appena possibile: il fango, riscaldato dagli organi meccanici, si attacca e si cementifica: un grumo di pochi etti, sull'asfalto a 120 km/h, diventa un incubo! Sciacquate anche il radiatore con un getto d'acqua, controllate a mano l'integrità delle cuffie delle sospensioni indipendenti e ingrassate le crociere di trasmissione. Naturalmente lasciate il fango sulla carrozzeria, se no chi crederà che fate fuoristrada?

SPRUZZI? NO, GRAZIE

E arriviamo davanti a un'altra delle sfide classiche: il guado. In linea generale è meglio evitarlo il più possibile. Altrimenti, dopo aver individuato un fondo roccioso grazie all'acqua increspata, a finestrini leggermente aperti e differenziali raffreddati entriamo adagio (gli schizzi servono solo per le foto). Se l'acqua supera i mozzi, strop agganciate davanti e dietro, seconda ridotta, velocità costante, senza cambi di marcia. Quindi blocchiamo tutti i differenziali, pronti a uscire sulla rampa fangosa con brio. Attenzione ai freni che non risponderanno subito (azioniamoli a lungo). Controlliamo la densità dell'olio dei differenziali appena possibile per ridurre i danni.

TIRA E MOLLA

Anche al fuoristradista incallito capita di «plantarsi». Nessun problema, ma occorre tenere presente che persino le operazioni di salvataggio possono essere rischiose. Troppe sono le 4x4 non attrezzate in sicurezza per il traino, che, se mal eseguito, può danneggiare persone e auto. Sotto tensione un cavo supe-



CALMA E GESSO

1 Twist, situazione di stallo da superare con un po' d'abbrivio.
2 Se non siete i protagonisti di un servizio fotografico, affrontate i guadi solo se assolutamente necessario e, in ogni caso, lentamente: niente schizzi, ma massima concentrazione.

Off-road e rispetto dell'ambiente all'altro **capo** del mondo

Fuoristrada e rispetto dell'ambiente: impegnata da tempo nello sviluppo di pneumatici 4x4 che siano anche ecocompatibili, Goodyear è tra i promotori e sostenitori della «Serious Freedom 4x4 Academy», con sede a Klipbokkop, nella splendida regione di Western Cape, a circa 150 chilometri da Città del Capo. In un territorio di oltre 60.000 ettari, con percorsi che dalle montagne arrivano al mare, attraversando deserto, savana e tracciati predisposti per proporre la massima difficoltà off-road, il fortunato allievo, superato l'handicap del volante a destra (in Sudafrica si guida «all'inglese»), può apprendere tutti i segreti della guida in fuoristrada e

del rispetto dell'ambiente, in un... ambiente naturale straordinario, soggiornando in un resort semplice ma ben organizzato, coccolato da uno staff che sprizza simpatia da mattina a sera. Fondata nel 2001 da Gerhard Groenewald, noto ambientalista che la gestisce con la moglie Elmarie (cuoca sopraffina!) e il figlio, l'Academy si è conquistata un posto di rilievo tra le scuole più qualificate. I pacchetti dei corsi sono predisposti secondo vari livelli (principiante, guida tradizionale, avanzato, guida sulla sabbia, salvataggio, spedizioni per via terrestre) e prevedono una fase teorica e una pratica. Altre informazioni sono disponibili nel sito www.klipbokkop.co.za **M.P.**



ra le quattro tonnellate di sforzo: l'energia di una granata che scoppia a un metro di distanza! Con i pericolosi cavi d'acciaio o con le strop il punto debole è sugli attacchi, che partono come fucilate. Verifichiamo che siano saldamente ancorati al telaio o alle strutture longitudinali della scocca portante, meglio se uno per ogni longherone, per distribuire lo sforzo. Cancelliamo il gancio traino a sfera e rinforziamo quelli d'emergenza delle moderne 4x4, spesso troppo deboli. Usiamo grilli a omega collaudati almeno per tre tonnellate e mettiamo una coperta o una strop sul cavo per attutire il colpo di frusta. Le moderne funi tessili, leggere e poco ingombranti, con un carico di almeno nove tonnellate di rottura sono le più sicure: possono rompersi a un metro da noi senza pericolo.

TUTTI A SCUOLA

Ed ecco qualche indirizzo... scolastico.
fif4x4.it Presso alcuni club della Federazione italiana fuoristrada autorizzati, corsi Basic, Advanced (per i passaggi più impegnativi) ed Explorer (per imparare a leggere anche le stelle e tornare a casa in ogni caso).
fuoristrada4x4uisp.it Sulla scia della Federazione, organizza corsi a vari livelli.
scuola4x4.it Organizzata dal più diffuso magazine on line del settore: fuoristrada.it.
sigla.com/speedcontrol L'unica specializzata per Suv. Utilizza veicoli Subaru.
nordovest4x4.com Percorsi naturali, divertimento e aula quanto basta per i passaggi più difficili. Tutto in un weekend. **Roberto Craci**