

# All'esame delle dune

Il mezzo è equipaggiato di tutto punto. L'itinerario tracciato. All'appello manchiamo soltanto noi. In attesa della faticosa prova nel deserto possiamo almeno studiare la teoria...

■ Abbiamo appena finito di sostenere che il deserto, in fondo, è un'esperienza alla portata di tutti, anche del neofita (nel senso stretto della pratica al volante, perché abbiamo visto altresì che una buona organizzazione e una guida locale sono in molti Paesi addirittura obbligatori). Certo, però, affrontare l'avventura con un minimo di cognizione di causa, se non addirittura di esperienza diretta, aumenterebbe il divertimento.

Per acquisire la necessaria sensibilità alla guida sulla sabbia è opportuno programmare (tenendo conto dei divieti nelle aree demaniali) qualche incursione su litorali abbandonati o greti di grandi fiumi in secca. Le dune di Piscinas, nella Sardegna occidentale, sono quanto di più vicino al deserto si possa trovare nel nostro Paese. Solo l'incontro con la sabbia africana, però, è il vero banco di prova di questa tecnica di guida.

In ogni caso, il modo più giusto e divertente di affrontare una spedizione in 4x4 è partire in gruppo, meglio se affiatato e ben equipaggiato (e questo vale per qualsiasi meta). Nel deserto, in particolare, l'unione fa la forza: velocizza i tempi di recupero dei veicoli insabbiati e consente di distribuire il carico su più vetture per battere il nemico numero uno, il peso.

## CINQUE PER QUATTRO

Sulla sabbia, infatti, il primo imperativo è «galleggiare»: dunque drastica riduzione del peso superfluo (anche allo scopo di contenere il consumo elevato di carburante con il motore spesso ad alti regimi) e impiego di pneumatici «gommoni». Il peso del veicolo (che sui passi lunghi può sfiorare le tre tonnellate) deve essere distribuito sulla più ampia superficie di contatto, meglio se di forma rettangolare allungata. Non conviene, infatti,

superare i 265 mm di larghezza perché così si aumenterebbe il fronte di contatto con la sabbia, che crea continuamente una montagna frontale (resistenza al rotolamento).

È opportuno abbassare la pressione nei tratti più soffici, allungando l'impronta a terra in modo da incrementare la spinta di trazione del 30% per ogni gomma, ottenendo così una ruota motrice in più e trasformando la fuoristrada in una 5x4. Abbiamo già visto che, per riportare la pressione ai livelli originali quando si torna sull'asfalto, il compressore a bordo è assolutamente necessario.

## COSTANTE E DECISA

Sulla sabbia molto soffice la pressione va quasi dimezzata rispetto a quella normale: 1-1,5 bar o addirittura meno (fino a 0,5 bar), in modo da ottenere pneumatici molto allungati. E le cinture vanno allacciate (sì, anche in pieno deserto).

Proibito accelerare e sterzare bruscamente, obbligatorio non scavare accelerando quando manca avanzamento, pena trovarsi appoggiati sul telaio. Un po' come sulla neve (come vedremo in seguito), ma qui la velocità dev'essere costante e decisa (i piedi vanno tenuti fermi sui pedali per mantenere costante la velocità, nonostante gli scossoni. Un trucco: forzare leggermente la scarpa sulla parete laterale). Il tutto senza esagerare, tuttavia, maturando quella sensibilità che solo l'esperienza può dare.

Ricordate che la resistenza al rotolamento rallenta ancor più rapidamente il veicolo, che può addirittura rischiare di ribaltarsi in piano se si curva in modo troppo brusco. Anche per questo i carichi sul tetto, che fanno tanto «avventura», sono da evitare il più possibile. In caso contrario, meglio astenersi da bravate che possono costare parecchio.



Salire le grandi dune (la «tesi di laurea» dell'off-roader africano) ha un fascino incredibile. Scelta rigorosamente la massima pendenza, stando a cavallo delle tracce esistenti, si cerca d'indovinare la marcia, che non può essere più cambiata fino alla cima.

Spesso è sufficiente avere le quattro ruote motrici, in prima o seconda lunga, o partire con le ridotte in seconda o terza, in funzione del rapporto di trasmissione e delle dimensioni delle gomme. Questo è il momento della rivincita del cambio automatico che, non proprio a suo agio alle alte temperature, qui la dà lunga ai migliori «piedi». Se avete un bel sei cilindri, magari aspirato o atmosferico, con una robusta coppia già sotto i 2000 giri, il divertimento è assicurato.

Ancora una volta solo l'esperienza vi dirà quando mollare l'acceleratore sulla punta della duna per superarla con l'inerzia giusta e atterrare dolcemente dall'altra parte (che va, comunque, ispezionata).

Non dimenticate che durante la giornata la sabbia cambia sorprendentemente consistenza ed è più facile galleggiare all'alba, quando l'umidità ha compattato i granuli. Impariamo subito a riconoscere le aree più chiare di «fetch-fetch» [pronuncia fes-fes], la polvere di sabbia che improvvisamente s'insinua sotto la gomma in una sorta di «sabbia planning» che affossa il veicolo.

#### CI VUOLE SENSIBILITÀ

In fondo siete arrivati fin qui proprio per questo: togliervi dalla sabbia! Anche l'esperto ci casca, ma tiene subito a freno l'acceleratore, riuscendo a liberarsi con maggiore rapidità. Sapersi fermare una trentina di cm prima dell'affossamento è questione di sensibilità e fa una differenza enorme in termini di fatica per recuperare il veicolo.

La prima regola è psicologica: scendere, sorridere, fare una foto, far scendere anche i compagni e alleggerire dove si può. Allentate così la tensione e sarete più lucidi sul da farsi. Anche se un'altra 4x4 vi traina (da lontano) dovete assolutamente liberare il telaio e i differenziali: lo sforzo per una fuoristrada insabbiata può superare le due tonnellate e rischia di bloccare anche il vostro salvatore, verricello compreso.

Le leggere pale in alluminio sono ideali per togliere la sabbia e creare nuovi binari di uscita: con guanti pesanti si può anche scavare a mano facendo attenzione a non ferirsi. Se avete la mitica binda (il cric meccanico), usando appositi supporti che avrete fatto costruire ad hoc da un preparatore, mettete pietre o piastre in kevlar o alluminio da 1,2 metri «sotto» le ruote. Pedane e ruota di scorta sotto il pianale saranno già state eliminate alla partenza. Se possibile, abbassate davvero al minimo la pressione e ripartite con enorme cautela, in seconda lunga o ridotta, evitando accuratamente anche il minimo slittamento.

È davvero inutile tentare di ripartire se ponte e ruote non sono liberi e non avete spianato i corridoi d'uscita: sprechereste solo preziose energie sotto il sole. Anche fra gli italiani si sta diffondendo la corda elastica (tipo jumping), che sfrutta l'accumulo e il rilascio dell'energia cinetica, per dare un «morbido» colpo di grazia alla 4x4, la quale sguscerà dalla sabbia in modo del tutto naturale.

#### MASSAGGI SAHARIANI

Ma il deserto non è solo sabbioso. Uno spauracchio per tutti è la «tôle ondulée», centinaia di chilometri di duro sterrato ricoperto di gobbe alte fino a 25-30 cm, indurite dal vento e dal passaggio di grossi ca-



#### TESI DI LAUREA

**1** Le dune sono il più ambito banco di prova delle abilità di guida del fuoristradista. Mai affrontarle impreparati, ovvero senza aver verificato che cosa si nasconde dietro il crinale.

**2** Arrivati in cima, bisogna mollare l'acceleratore. Il momento giusto lo indica solo l'esperienza.



1



2



4



3



5

#### CONSISTENZE DIVERSE

**1** La sabbia del mattino è più compatta (e quindi più facile) grazie all'umidità della notte.

**2** Con il calore si fa via via più soffice e galleggiare diventa sempre più difficile.

**3** «Fetch-fetch» è una sabbia finissima che crea l'equivalente desertico dell'aquaplaning.

mion: smontano letteralmente la schiena, le protesi dentarie, le sospensioni, i vetri, la bulloneria! Ben rigidi sulla nostra cintura da motociclista (per ridurre il lavoro della colonna vertebrale), pneumatici sgonfi di un terzo rispetto al normale, eccoci a una decisione fondamentale: raggiungere la velocità di galleggiamento a 70-80 km/h con l'attenzione a mille, oppure - se il carico è elevato o non ce la sentiamo - procedere a 20-25 km/h, godendoci il paesaggio e l'aria condizionata.

Ammortizzatori a gas, di grande sezione per raffreddare meglio l'olio, molle non troppo rigide, ma di alta qualità, qui fanno la differenza: i marchi tedeschi sono eccellenti, seguiti da alcuni australiani.

Oltre all'Atlante marocchino, altre regioni desertiche hanno vere e proprie strade rocciose di montagna («jabal» in arabo) con curve strette e bordi di strada improbabili: in questo caso il riduttore è obbligatorio.

Durante il periodo delle piogge non sottovalutate l'attraversamento dei torrenti del

deserto («wadi»): ridotte inserite, velocità lenta, ma costante, magari con blocchi ai ponti inseriti, e, se necessario, in sicurezza, con strop pronta a essere tensionata. Aspettate mezz'ora prima d'immergere il differenziale caldo in acqua: la depressione che si crea per il brusco raffreddamento aspira, comunque, acqua dalle guarnizioni, mentre l'olio diventa una miscela tipo cappuccino che serve solo a rompere i denti del pignone e della corona. Insomma, se potete evitatelo! Un additivo ceramico nell'olio del differenziale riduce il rischio, ma non lo annulla.

#### PER CHI VUOL PROVARE

Non sono molte le organizzazioni italiane che propongono viaggi nel deserto: ricordiamo [www.africanadventures.ch](http://www.africanadventures.ch), [www.latitudini-italia.org](http://www.latitudini-italia.org) e [www.dimensioneavventura.org](http://www.dimensioneavventura.org). Oltre alle proposte di viaggio, nei rispettivi siti potrete trovare ulteriori consigli sull'equipaggiamento e sugli accessori più indicati per affrontare la sabbia.

Roberto Croci

#### L'INSABBIAMENTO È GARANTITO

**4** Limitare il numero di tracce è un doveroso comportamento ecocompatibile.

**6** La sabbia fa vittime anche tra i più bravi. E, del resto, riconquistare la libertà fa parte del divertimento.