

Desert 4x4 raid

Il triangolo magico Italia-Tam-Djanet

Un nuovo modo di andare nel deserto.

« Avventure nel mondo » dopo aver organizzato per anni viaggi di tutti i tipi nel Sahara, con macchine affittate in Europa (le due « grandi avventure Africane »), macchine affittate sul posto (periodici viaggi negli splendidi itinerari dell'Hoggar e del Tassili) in moto (i tre moto raids che hanno portato fino a venti moto contemporaneamente nel deserto), propone adesso in collaborazione con l'« autoverde 4x4 Service » un nuovo modo di attraversare queste stupende regioni: auto fuoristrada e moto enduro di proprietà dei partecipanti.

Il sogno di molti possessori di fuoristrada è di poter usare i loro mezzi nel Sahara e di guidare nel deserto per migliaia di chilometri su i più diversi tipi di fondo: la durissima « tôle ondulée », l'impalpabile fech fech, le dorate dune di sabbia e non limitarsi alle solite uscite domenicali su percorsi ormai conosciuti a memoria e privi di alternative.

Ora tutto ciò è possibile. « Avventure nel mondo » con la sua pluriennale esperienza di viaggi in tutto il mondo e soprattutto in quei posti dove il turismo non è di massa ma è cosa ancora lontana, ha accumulato un'efficienza unica nel settore. Con gli innumerevoli viaggi organizzati in Africa e specialmente nel Sahara si è contornata di una rete vastissima di collaboratori e amici anche nelle più lontane oasi e oggi è in grado di organizzare in tranquillità avventure africane di tutti i generi, anche per gruppi numerosi di persone.

« Autoverde 4x4 service » da tempo partecipa a competizioni fuoristradistiche sia a livello nazionale che internazionale; i membri dell'equipe oltre ad un'innata passione per i raids ed i viaggi possiedono tutti una lunga e qualificata esperienza meccanica, specialmente su auto 4x4. La collaborazione di queste due professionali organizzazioni, accomunate dalla comune passione per il viaggio e per l'avventura, permetterà di organizzare in futuro stupende avventure sulle piste meno praticate e più affascinanti dell'Africa.

Un primo viaggio è stato già organizzato ed effettuato con partenza il 22/12 e ritorno il 14 gennaio. Non è stato difficile trovare un gruppo di amici fuoristradisti che rispondesse entusiasticamente alla nuova iniziativa. In poco tempo ci siamo ritrovati in 22, con nuove fuoristrada ed una moto enduro, scalpitanti per partire alla volta del deserto.

L'itinerario

L'itinerario più classico e più affascinante, percorribile nelle tre settimane a nostra disposizione, era senza dubbio arrivare a Tamanrasset, Djanet e tornare verso Tunisi attraverso il Tassili. Due varianti abbiamo deciso di apportare al percorso più usuale. La prima attraverso il grande Erg orientale fino ad Hassi Bel Guebbour per poi raggiungere Tamanrasset con la pista che passa da Amguid e si riallaccia alla Transahariana da Ouargla attraverso El Golea, In Salah, tutta su asfalto (in molti tratti in pessime condizioni) e di risparmiare non pochi chilometri. La pista di Amguid, che si rivelerà non difficile e di fondo abbastanza buono, è poco praticata dai turisti europei ed è percorsa da grossi camion che da Ouargla riforniscono l'oasi di Djanet. La seconda variante sperimentata 3° Desert moto Raid, da Tamanrasset raggiungere Djanet percorrendo lo splendido fuori pista che passa a sud del massiccio dell'Hoggar attraversando nell'ultimo tratto l'Erg d'Admer.

Si evita così la pista di Ideles che pur essendo più corta di circa 150 km non presenta particolari interessi paesaggistici; è un percorso quasi monotono e per di più ha il fondo molto sconnesso a causa del traffico abbastanza frequente di automezzi anche pesanti.

Da Djanet il rientro è per l'obbligata pista di montagna che attraverso il Tassili passando a Fort Gardel, Ilizi fino ad In Amenas dove inizia l'asfalto che ci porterà a Tunisi.

Il diario di viaggio

23-30/12/83 Roma-Tamanrasset.

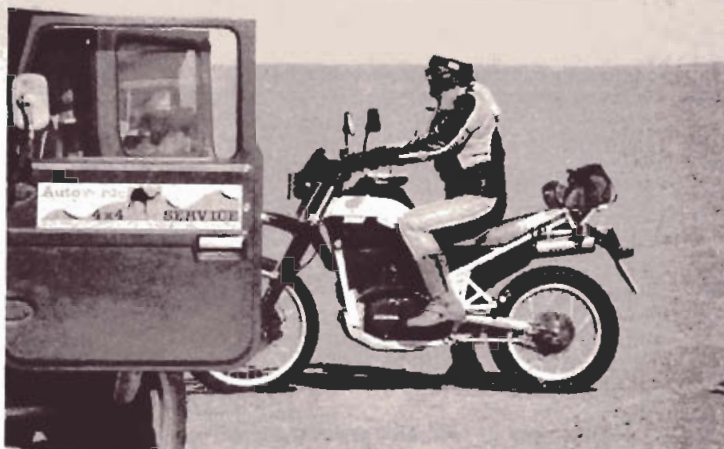
La notte tra il 22 e il 23 dicembre incontro al casello della Roma Napoli e da qui già tutti in gruppo sull'autostrada con le macchine appoggiate schierate in testa e in coda. Piove ed iniziano i problemi, anche se per ora solo per il motociclista. Dopo un giorno di traversata sul traghetto della Tirrenia col mare inclemente che ha sconvolto più di uno di noi, arriviamo a Tunisi, attraversiamo velocemente la Tunisia e festeggiamo il giorno di Natale con le consuete 6 ore di terribile burocrazia alla frontiera algerina. Dopo El Oued ci lanciamo sul buon asfalto che attraverso Touggourt, Hassi Mesaud ci porta ad Hassi Bel Guebbour dove finisce l'asfalto e finalmente inizia la pista. Qui facciamo il pieno di tutti i serbatoi supple-

**9 macchine, una moto
22 partecipanti
uno stupendo raid nel
deserto algerino, su un
percorso in gran parte
inedito, organizzato
dall'«Autoverde 4x4
Service» e da «Avventure
nel Mondo», nel racconto
di Giorgio Ursicino**

mentari, ogni macchina ha almeno 200 - 220 litri per un'autonomia di 1000 km, sgonfiamo le gomme e le portiamo ad una pressione più adatta alla pista, dove si possono incontrare improvvisi tratti di sabbia anche lunghi e via uno dietro l'altro quasi contenti di mangiare la molta polvere che alzano le nove macchine.

Dopo qualche chilometro dal bivio di Bordy Omar Driss, su consiglio di un camionista che andava a Djanet e che faceva il nostro stesso percorso fino ad Amguid, abbandoniamo la pista e ci buttiamo verso Ovest attraverso uno stupendo plateau; ci sono le tracce dei camion ma il fondo è perfettamente liscio senza un minimo accenno di tôle. Il percorso invita a velocità sostenute, bisogna stare attenti ai dossi trasversali che si incontrano periodicamente. Il Mercedes ne affronta uno, non visto in anticipo, troppo velocemente, vola, ricade, piega irrimediabilmente il ponte. La sera si smonta il verricello e il paraurti per alleggerire l'assale anteriore che da adesso non lavorerà più in condizioni ottimali. Abbiamo subito modo di provare l'efficienza del nostro Land Rover officina, ad uno dei due Toyota si rompe la marmitta: la risaldiamo. La Honda 750 XLV enduro cambia « scarpe »: sostituisce le gomme tipo enduro con i Michelin « Desert », più specifici, tacchettati, tipo cross.

Dopo circa 380 km, un giorno e mezzo di cammino, riprendiamo la pista principale poco prima di Amguid. Qui il passaggio è quasi obbligato, c'è una gola non molto stretta con il fondo ricoperto di grossi sassi neri quasi sferici. Amguid è formato da un piccolissimo gruppo di capanne in paglia, rittoppate con lamiera, più avanti i resti di un grosso campo militare abbandonato e il posto di polizia dove bisogna comunicare il passaggio e la destinazione perchè la pista si divide. Usciti da Amguid le tracce puntano in tre diverse direzioni: quelle verso ovest portano all'asfalto della Transahariana a sud di In Salah, quelle a destra conducono verso Djanet, l'unica via diretta, percorribile da mezzi pesanti, che collega l'oasi con il nord (la pista di montagna del Tassili è troppo stretta e angusta); infine quella a sud, quella che dobbiamo fare noi, punta direttamente verso Tamanrasset e si ricongiunge alla Transahariana poco a nord di Tam, ad In Ecker. Percorriamo per qualche chilometro la pista di Djanet perchè sappiamo che lì c'è l'acqua. Ci riforniamo, ci laviamo e via verso sud. Da qui fino all'asfalto camminiamo sempre nelle vicinanze della pista che



La Land Rover d'appoggio

ha balise in ferro ogni 5 km con il chilometraggio indicato per Tam. Usciamo quasi sempre dalla traccia per evitare la *tôie ondulée*, chi a destra chi a sinistra, il percorso non è obbligato, è facile uscire. Sulla nostra sinistra intravediamo lo stupendo massiccio del *Garet el Djenoum* (ambita vetta per i rocciatori), semicoperta dalle nubi e poco dopo raggiungiamo l'asfalto della Transahariana.

Ad In Ecker alcune macchine fanno precauzionalmente rifornimento di carburante, rigonfiamo le gomme con il compressore della macchina officina e benchè sia tardo pomeriggio decidiamo di raggiungere Tamanrasset: in fondo sono « solo 170 km di asfalto ». Appuntamento al campeggio e via in ordine sparso: chi esce da una parte chi dall'altra per evitare più buche possibili. Ormai è notte, ma ci vuole più tempo del previsto, si percorrono solo pochi chilometri in un ora.

Uno dei nostri Range è fermo su una delle tante deviazioni laterali all'asfalto; nonostante il buio lo vediamo. Il suo « V 8 » si è improvvisamente ammutolito; armeggiamo in tanti intorno al cofano, si diagnostica che il guasto dipende da il sofisticato antifurto, lo eliminiamo dall'impianto ed al primo tentativo il motore riparte immediatamente. Arriviamo a Tamanrasset a tarda sera e ci ritroviamo tutti al campeggio « Zeriba ».

L'ultimo giorno dell'anno è in gran parte dedicato alla manutenzione delle macchine affati-

cate dai tre giorni di pista. Si stringono tutti i bulloni e le viti, sia quelle sotto la macchina che nel vano motore, si cambiano e si puliscono i filtri dell'aria e del gasolio, si riparano le gomme bucate, si controllano i numerosi livelli dell'olio e si effettuano i rabocchi. Poi tutti a preparare il « gran cenone di capodanno » con tortellini, zampone, lenticchie, panettone, il tutto annaffiato con ottimo spumante portato dall'Italia; quindi insieme a cantare intorno a due chitarre fino a tarda notte.

1/1/84 escursione all'Assekrem.

Il giorno dopo, il 1° dell'anno, facciamo un'escursione sull'Assekrem, uno dei monti più belli dell'Hoggar, che dista solo 80 km dalla capitale del sud algerino. Il paesaggio è subito affascinante, quasi apocalittico, in gran parte roccioso, massi dalle dimensioni e dalle forme più strane. Monti completamente di roccia, alti anche centinaia di metri con pareti verticali. Si raggiunge il colle dell'Assekrem e da qui bisogna abbandonare le macchine per arrivare a piedi all'eremo dove padre Foucauld trascorse in solitudine parte della sua vita. Da qui sopra facilitati da una limpida giornata, possiamo ammirare un paesaggio veramente insolito e bellissimo; dall'alto riusciamo a vedere gran parte del massiccio dell'Hoggar che è tutto intorno a noi, a perdita d'occhio (l'eremo di padre Foucauld è ad una altezza di

quasi 3.000 mt.).

Per riscendere a Tam percorriamo l'altra strada; la pista che scende più a nord ed arriva all'aeroporto è decisamente più dura dell'altra ed anche un pò più lunga, quindi rientriamo a Tamanrasset in ritardo rispetto al previsto. Dobbiamo prepararci perchè il giorno dopo si parte verso Djanet per il tratto più affascinante e sconosciuto del nostro itinerario: il completo fuori pista a sud del massiccio dell'Hoggar.

2-5/1 Tamanrasset-Djanet 850 km fuori pista

La mattina presto uno di noi passa a prendere la guida Tuareg che ci aveva trovato l'amico Mohamed (direttore della O.C.T.S.A. organizzazione circuiti turistici sud algerini) e via velocemente imbocchiamo la Transahariana verso sud, direzione In Guezzam, da dove parte la pista verso Djanet. Le macchine ricontrollate sono tutte in perfetta efficienza escluso il Mercedes che con il ponte davanti piegato ha perso l'uso della trazione integrale e il Land 110 che per una questione di leveraggio non riesce a sfruttare il blocco del differenziale centrale. Sappiamo già che per superare la duna dell'Erg d'Admer ci sarà da spingere ma siamo tutti pronti a farlo per raggiungere Djanet. Nel primo tratto incontriamo frequentemente sabbia soffice, chi ne risente di più è il nostro motociclista che per superarla deve af-

Guida sul fesh-fesh



Desert 4x4 raid

frontarla con una certa velocità; cade anche, ma senza conseguenze fisiche, cavandosela con il solo serbatoio della sua Honda ammaccato. Attraversiamo il letto dell'uadi Tin Tarabin in colonna, una macchina dietro l'altra, alzando nuvoloni spaventosi dell'impalpabile fech fech che si infila dappertutto: nei bagagli, nella macchina fotografica, nello stereo. La Jeep trancia un perno della balestra posteriore, rivelatosi come secondo le previsioni un pò debole. Per fortuna il perno non si sfila dal biscottino e la balestra rimane in asse. Leghiamo il biscottino con del filo di ferro molto stretto in modo che non si allarghi, la sera al campo avremo il tempo di effettuare la saldatura riparatrice. Giungiamo a Jouf e Hakit (Oufiakit).

Ci sono delle grandissime rocce di forme e colori stranissime che risaltano il netto contrasto con le dune di sabbia dorata che le circondano. La nostra guida ci mostra numerose pitture rupestri sui roccioni.

Iniziano le prime difficoltà: dobbiamo superare una duna alta circa un centinaio di metri. Ci avventiamo tutti con i motori « a manetta » ma soltanto alcuni di noi riescono a superarla senza insabbiarsi. Il Mercedes solo con la trazione posteriore arranca e si insabbia, altre macchine sono in difficoltà. La guida, visto che questo non è un passaggio obbligato come quello dell'Erg d'Admer, ci invita a fare un percorso alternativo. Siamo costretti a tornare indietro di qualche chilometro, allungando il percorso originale, comunque abbiamo tutti carburante in abbondanza (le nostre due macchine appoggio potrebbero arrivare tranquillamente fino ad In Amenas senza rifornirsi). La guida ci parla spesso della gazella che dovremo uccidere inseguendola, ma gran parte del gruppo è contraria a questa operazione cruenta, così quando la incontriamo il solo motociclista si diverte ad inseguirla per qualche centinaio di metri, più che altro per vederla da vicino.

Per corriamo per qualche decina di chilometri un plateau piattissimo dove lanciamo tutti le nostre 4x4 al massimo, procedendo affiancati, a ventaglio, superandoci a vicenda più volte; arriviamo al tramonto ai piedi della grande duna dell'Erg d'Admer, punto focale di tutta la nostra traversata fuori pista. Questo è il punto più stretto del grande Erg e non può essere evitato, bisogna attraversarlo. Siamo tutti consapevoli che chi non ce la farà dovrà essere spinto ed aiutato a dissabbiarsi. I riflessi del

rosso tramonto sahariano creano sulla duna dei colori tenui, quasi irreali. Mentre ci accingiamo a consumare il nostro pasto caldo al centro del campo, arrivano due Land Rover Pick up a benzina di locali, molto vecchi. Sono passati di notte perchè la sabbia con il freddo è più compatta e ci sono meno rischi di insabbiarsi. Ci chiedono la pompa per rigonfiare le gomme, ripartono e vediamo sparire le loro luci nell'immenso plateau che è alle nostre spalle.

La mattina siamo tutti pronti per sfidare la grande duna sgonfiamo le gomme e poi con i motori al massimo ci arrampichiamo sulla montagna di sabbia. Solo alcuni di noi riescono al primo tentativo, altri hanno bisogno di una energica spinta collettiva. Il Mercedes ed il suo pilota privati della trazione anteriore se la cavano più che egregiamente ma nonostante tutto hanno bisogno di un doveroso aiuto manuale. Pala, scalette di sabbia ed energici spintoni, in poche ore siamo tutti insieme dall'altra parte. Fosse stato per me la duna l'avrei riattraversata più volte, in un senso e nell'altro, tanta era stata la soddisfazione ed il piacere di averla superata con il mio Land senza nessun aiuto esterno.

Ma vogliamo arrivare a Djanet con la luce del giorno e rigonfiate le gomme affrontiamo l'ora di marcia che ci separa da essa. Entriamo nella mitica Djanet in ordine sparso tanto che alcuni di noi sono fermati dalla dogana, che è lungo la strada e vengono accuratamente perquisiti.

6-7/1 Djanet

Ci concediamo un meritato riposo tra le palme dell'accogliente «Campement Zeriba » di Djanet; una desiderata doccia, anche se gelata di sera a gennaio ci toglie molta della stanchezza accumulata in quattro giorni di deserto. La mattina seguente molti si recano a visitare le famose pitture rupestri di Jebbaren sul Tassili. Altri restano al campeggio per eseguire l'indispensabile manutenzione meccanica. Solito controllo ordinario, in più si cerca di mettere in fase la pompa di iniezione di un Land Rover che era leggermente ritardata, si aggiunge il liquido idraulico al circuito dei freni del Land 110 che lo aveva perso da un raccordo lento. Si controlla il riduttore di un Toyota che precedentemente, proprio sulla grande duna, si era rifiutato di entrare. Intanto i problemi in Africa non sono mai finiti: l'unico

Un campo sulle dune



benzinaio di Djanet ha solo benzina, i camion che dovevano portare il gasolio sono ormai quattro giorni che non arrivano. Le macchine appoggio ne hanno ancora ma tuttavia non può bastare per tutti fino ad Ilizi dove dovremo trovarlo. Praticamente siamo bloccati in attesa di gasolio, inoltre abbiamo problemi con la Municipalità. Chiedendo il permesso per andare ad In Amenas si accorgono che uno del nostro gruppo ha lo stesso cognome di un italiano ricercato per aver danneggiato ed asportato delle pitture rupestri. Dopo lunghe discussioni si scioglie l'equivoco, ci rilasciano il permesso ma ci obbligano a prendere una guida fino ad Ilizi. Finalmente dopo tre giorni, con un giorno di ritardo dal nostro programma di viaggio, arrivano le autobotti del gasolio. Ma ormai dal benzinaio c'è una lunga fila di fuoristrada e soprattutto di grandissimi camion Mercedes che collegano Djanet con Ouargla e che devono percorrere 1200 km senza fare rifornimento. Ognuno di loro carica 1500 lt. e ci impiega più di un ora. Passiamo quindi tutta la notte in fila, insieme ai camionisti, al freddo, per rifornirci. Tuttavia, anche questa situazione che sarebbe potuta essere causa di nervosismo, nell'esperienza africana sembra qualcosa di normale, di scontato con i suoi lati quasi piacevoli.

8-11/1 Djanet - Tunisi

Con i permessi in regola, la guida e i sospiranti pieni di carburante ci gettiamo verso Fort Gardel col desiderio e la speranza di recuperare il tempo perduto. La pista fino a Fort Gardel è piena di tratti di sabbia: il Toyota lungo si insabbia, sforza per uscire, cede il paraolio del transfer che riversa per terra buona quantità d'olio. Il guasto sembra veramente grave, il paraolio sembra sia fallato in modo notevole e non c'è modo di ripararlo. Facciamo raffreddare la macchina e quando ripartiamo abbiamo la piacevole sorpresa di notare che il paraolio tiene: è uscito dal transfer solo l'olio di eccedenza. Superato Fort Gardel inizia la pista montagnosa, « scassamacchine » del Tassili, che ci porterà fino a Ilizi. La pista ha il fondo duro e la carreggiata stretta; bisognerebbe prendersela con calma ma non ce lo possiamo permettere, dobbiamo fare il campo notturno ad Ilizi se non vogliamo perdere il traghetto a Tunisi.

Sempre camminando a velocità sostenuta in gran parte anche al buio, cercando di evitare buche e sassi, riusciamo a raggiungere Ilizi in

tarda serata.

Stanchi andiamo a riposare senza cucinare, mangiando qualcosa di freddo.

Davvero non male Djanet-Ilizi in meno di un giorno attraverso la brutta pista del Tassili; ma la mattina seguente avremo modo di controllare i danni e la stanchezza delle nostre macchine. Tutte hanno gli ammortizzatori molto provati per il lungo lavoro continuo cui sono stati sottoposti. Un Range ne ha addirittura piegato uno, perchè ormai completamente scarico si era incastrato nella posizione di fine corsa. Al Land Rover 110 si è tranciato il perno di attacco dell'ammortizzatore stesso.

Riparati i guasti ripartiamo velocemente: vogliamo arrivare senza fermarci a Tunisi. L'astalato è ormai vicino e i pochi chilometri che ci separano da esso sono buoni. La pista, ampia, livellata da ruspe gigantesche ci invita ad una velocità di oltre 100 km orari. Proprio questa velocità sostenuta ci porta a frequenti forature. Un Range buca addirittura due volte in pochi chilometri: siamo costretti a cambiare la camera d'aria.

Giunti sull'asfalto essendo venuti a conoscenza della situazione di rivolta in Tunisia, dove ci avevano detto che vigeva il coprifuoco, cerchiamo di avvantaggiarci viaggiando tutta la notte. La stanchezza di una notte al volante è stata ampiamente ripagata da una stupenda alba che abbiamo incontrato fra Touggourt ed El Oued, in mezzo alle dune. Dopo essere stati fermati dalla polizia tunisina per il coprifuoco vicino Gafsa, arriviamo a Tunisi il giorno della partenza del traghetto. Ancora un imprevisto: sempre a causa del coprifuoco la nave non può partire la sera e la partenza è rimandata al giorno successivo. Niente di grave, siamo ormai alla fine, andiamo tutti insieme all'Hotel Du Lac, passiamo una serata tranquilla, ripensando ai momenti del viaggio appena concluso ma soprattutto programmando il prossimo.

Le sponsorizzazioni

La realizzazione del viaggio ad un costo contenuto è stata possibile grazie all'appoggio di alcune ditte che si sono gentilmente offerte a collaborare, fornendoci i prodotti, soprattutto alimentari, da loro distribuiti.

Un plauso particolare va alla Me.di.al (mediterranea distribuzione alimenti) di Pescara che ci ha fornito la buonissima acqua minerale « Santa croce », in robuste confezioni da un litro e mezzo, la birra tedesca « Sturm un taxi », il « Mio lat » e formaggi vari; il tutto per i partecipanti e per l'intera durata del viaggio. E' doveroso inoltre ringraziare la Cada distributrice esclusiva per il Lazio di tutti i prodotti della centrale del latte di Roma ed in particolare il suo titolare, il dottor Daniele Senatra, che ci ha fornito abbondanti quantità dei suoi ottimi prodotti.

Grazie anche alla compagnia di navigazione Tirrenia che ci ha agevolato per il passaggio marittimo Napoli Tunisi Napoli.

Relazione Tecnica

Abbiamo percorso da Roma a Roma quasi 6000 km di cui circa 5400 in Africa.

Di questi, quasi la metà sono stati di completo fuoristrada con i più diversi tipi di fondo che



Soccorso su sabbia molle

hanno messo a dura prova l'efficienza e la robustezza delle nostre 4x4.

Il gruppo era composto da due Land Rover 109 Pick up, un Land Rover 110 Pick up, due Range Rover, un Mercedes 240 GD, una Jeep CJ7 Isuzu, due Toyota: una corta 3000 quattro cilindri, una Pick up passo lungo con motore 3600 sei cilindri, una Honda XLV 750.

Land Rover 109 Pick up

Nella loro funzione di macchine di appoggio, caricate molto spesso, anche su pista, oltre il peso massimo ammissibile, si sono dimostrate come da tradizione le vere « macchine d'Africa ». Non hanno subito alcun inconveniente ed hanno richiesto una manutenzione del tutto ordinaria, per altro minima.

Qualche cavallo in più non guasterebbe e il confort non si può dire sia dei migliori.

Land Rover 110 Pick up

Il nuovo Land Rover ha eliminato alcuni difetti del modello precedente. Veramente confortevole con i suoi grossi moltoni al posto delle vecchie dure balestre, offre un'ottima aderenza in fuori strada anche grazie alle 4 ruote sempre in presa con il terzo differenziale centrale.

Veramente apprezzabile la frenata con i potenti dischi anteriori, ottimo il cambio a 5 marce. Tuttavia il nostro era uno dei primissimi modelli ed ha dimostrato che ci sono ancora dei piccoli particolari da mettere a punto prima di raggiungere la totale affidabilità del vecchio 109.

Range Rover

Ha ribadito di essere la macchina più confortevole, veloce e potente, ottimamente insonorizzata ed isolata dalla polvere, la più panoramica con le sue ampie superfici vetrate. Tuttavia questo confort totale si paga con un logorio a volte eccessivo degli ammortizzatori costretti, dal sistema di sospensioni, a seguire veramente tutte le asperità del terreno.

Inoltre leggermente meno robuste e più soggette alle forature si sono dimostrate le gomme 205x16 rispetto ai 7.50x16 montati da Land e Toyota.

Toyota

Di concezione meccanica e costruzione molto simili al vecchio Land hanno dimostrato anche loro doti di affidabilità e robustezza. Veramente ottimi i loro motori diesel di grossa cilindrata che sono di notevole aiuto nei tratti sabbiosi.

Pochi gli inconvenienti registrati: un paraolio del transfer rotto ma che nonostante tutto ha

tenuto fino alla fine; una di esse più di una volta si è rifiutata di inserire le ridotte.

Mercedes 240 GD

Un fuoristrada della nuova generazione, molto simile come telaio e sospensioni al Range Rover. Paga l'ottimo confort, come il fuoristrada inglese con un eccessivo consumo degli ammortizzatori. Inoltre il nostro Mercedes ha percorso i 4/5 del viaggio con la sola trazione sull'asse posteriore compresi i tratti di pista più difficili e con maggior sabbia. In complesso possiamo dire che si è comportata sempre bene, richiedendo aiuti esterni veramente in pochissime occasioni, le più difficili.

Anche qui un motore leggermente più potente non guasterebbe.

Jeep

Nonostante che su sabbia per il suo scarso peso e le ridotte dimensioni fosse la macchina che « galleggiava » meglio, si è dimostrata la vettura meno adatta a questo tipo di raid. Limitata la sua capacità di carico e il suo spazio a disposizione sempre molto utile in Africa. Inoltre si sono dimostrati deboli alcuni elementi delle sospensioni e si è spezzato il perno di una balestra veramente sotto dimensionato rispetto ai Land Rover.

Complicato e delicato il sistema di spegnimento e quindi riaccensione comandato da un relè che andato fuori uso costringeva ad aprire il cofano ogni volta che bisognava accendere e spegnere la macchina.

Honda 750 XLV

La moto si è dimostrata affidabile e robusta anche se a prima vista sembra un po' pesante, nulla si è rotto neanche nelle varie cadute.

E' stato sostituito solo l'olio motore e pulito più volte solo il filtro dell'aria, ottimo il cardano che elimina ogni manutenzione rispetto alla più esposta e delicata catena. E' mancato il confronto diretto con altre enduro poichè la nostra Honda era la sola moto che partecipava al raid.

Vetture appoggio

L'organizzazione si avvaleva di tre vetture appoggio.

Una Land Rover 109 Pick up allestita ad officina mobile, fornita di generatore di corrente trifase, saldatrice elettrica, compressore, morsa, mola elettrica, trapani, rivettatrice pneumatica, crick oleopneumatico, utensileria completa e numerosi pezzi di ricambio.

Un Land Rover 109 Pick up con serbatoi supplementari di 400 lt. e tutta l'attrezzatura da campo.

Un Land Rover 110 con tutti i generi alimentari e le bevande.