

MISSIONE

IMPOSSIBILE

Ci sono persone che di "ElaborareE4x4" non possono fare a meno e fanno parte della spedizione italiana "Oltre-Beyond the edge" (oltre l'angolo). Nel 2009 hanno sfidato l'inverno russo con i "ruotati" forniti da Iveco. Da loro possiamo imparare cosa si deve fare e non fare per una Mission Impossible! Ecco cosa hanno trovato "dietro l'angolo"!





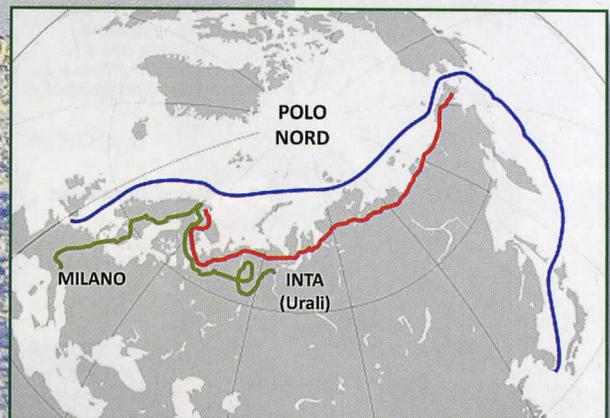
Un po' offuscata dalle più famose spedizioni Overland, questa avventura di Iveco, tutta nella Russia del Nord, la sentiamo, in realtà, più vicina al nostro mondo di fuoristrada tecnico. Insomma, potremmo esserci anche noi lì a lottare con il grip ghiacciato, e per questo ci ha incuriosito maggiormente! Siamo andati a scoprire le "elaborazioni" del Massif (non più in produzione) e del sempre mitico Daily 4x4, con l'aiuto di uno che può dire: io c'ero! Qualche idea per le nostre escursioni alpine è saltata fuori!

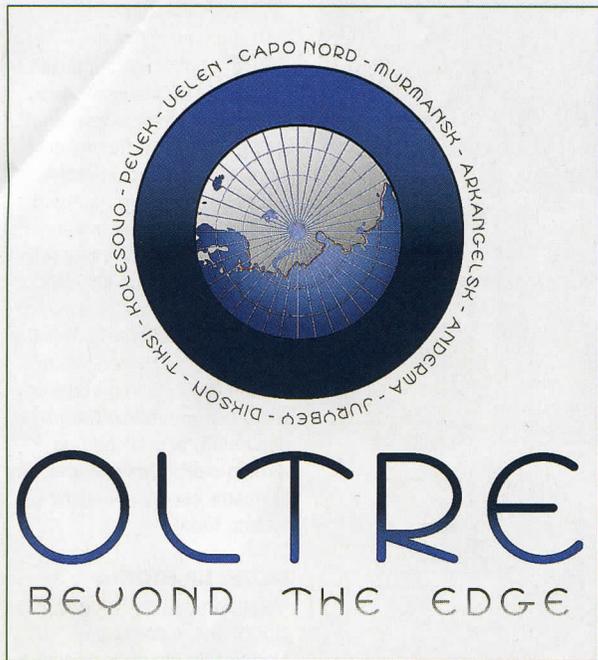
OLTRE LA STORIA

Meno famoso dell'americano NordOvest, il passaggio NordEst (in blu sulla cartina in basso), sul Mar Glaciale Artico, da Capo Nord allo Stretto di Bering, è sempre stato difficilissimo! Fu percorso per la prima volta dallo svedese Adolf Erik Nordenskjöld (1878-79) sulla baleniera Vega. Dopo aver aperto, per primo, il Passaggio NordOvest (America), il norvegese Roald Amundsen non si fa mancare neanche quello NordEst (Russia), sulla nave Queen Maud (in rosso, 1918-20). Nel 2008, un suo discendente, Petter



Roald Amundsen





Johannesen, è capo della spedizione "Oltre-Beyond the edge", vuole toccare, via terra, su 4x4, alcuni porti di quella spedizione scientifica di 90 anni fa, lungo la costa Nord della Siberia, sul pack ghiacciato.

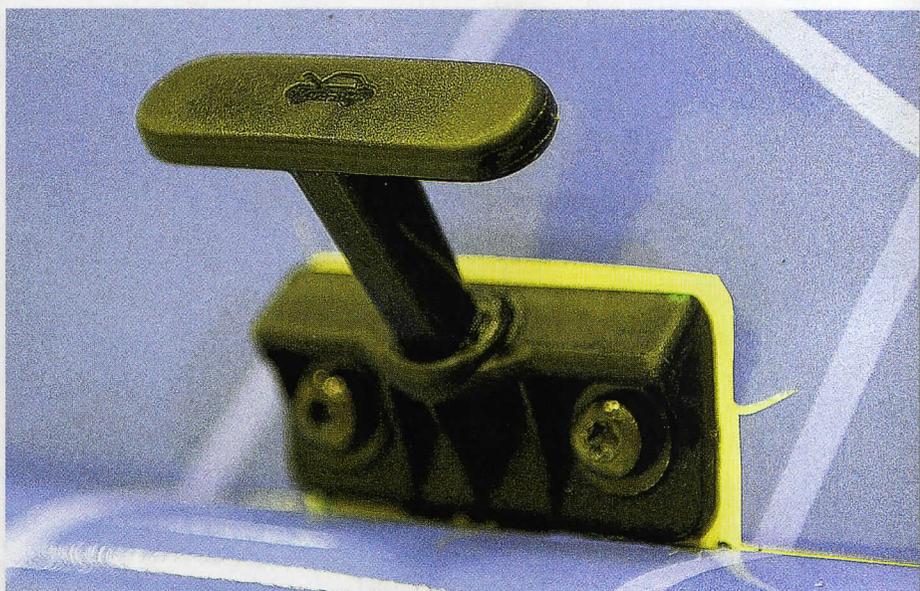
OLTRE LA SFIDA

Partita l'11 dicembre 2008 da Milano, con 40 uomini a rotazione, 4 Massif e 2 Daily 4x4, la spedizione non andrà "oltre" i 19.000 km (in verde). Terminerà il 1 marzo del 2009, nei pressi di Inta, ai piedi degli Urali, ai confini tra la Russia europea e quella asiatica. Al contrario delle "storiche" campagne siberiane di

Napoleone e Hitler, sarà proprio il caldo a fermarla! La crosta di ghiaccio della costa siberiana non si è rivelata sicura per il percorso progettato più a Nord, costringendola a un detour a Sud, sugli Urali, dove i "ruotati" devono quasi sempre cedere il passo ai cingolati. Fra gli sponsor "integrali", la giapponese Yokohama, con i suoi Geolander. La Fondazione S. Raffaele di Milano ha studiato anche lo stress psicofisico in condizioni estreme. Il gruppo Polarnet (CNR) ha effettuato rilevamenti del cambio climatico a seguito del buco dell'ozono, come hanno

sperimentato direttamente i driver su neve troppo "calda"! L'Agenzia Spaziale Italiana ha monitorato, via satellite, il percorso. Lo staff, selezionato da CreAttività di Milano, era di volontari, misti fra professionisti e "persone comuni". In Val d'Aosta, alla Thuile e Plain Maison, si sono svolte le fasi di formazione e preparazione, mirate soprattutto a verificare l'adattabilità al clima freddo, a quasi 3.000 metri.

IL PENSIERO DEL PILOTA: LUI C'ERA! VICENZO BERTOLATTO
Articizzazione: ci sveli qualche dettaglio?



Via le serrature che si congelano, meglio un tirante meccanico!



Tenda antifreezer con nastri magnetici per il tappo serbatoio! Ingegnoso!

Oltre il capo

PETTER JOHANNESSEN, NORVEGESE, DISCENDENTE DI ROALD AMUNDSEN, COINVOLTO NELLO SVILUPPO TURISTICO DEI PAESI ARTICI, MA ANCHE CONSOLE DELLA CALDA NAMIBIA, È STATO IL CAPO SPEDIZIONE DI "OLTRE". PER LUI IL 4X4 È UN "MEZZO", NON UN FINE, E IL SUO PENSIERO VA "OLTRE".

Petter, lo Stretto di Bering è ancora là ad aspettarti!

Lo scrittore americano Henry Miller ha detto che la meta non è mai un luogo, ma un nuovo modo di vedere le cose! Io, i miei compagni, gli sponsor, abbiamo visto, vissuto ed imparato molto. Siamo stati i primi italiani con veicoli ruotati così a Nord, in Europa, ma non siamo andati lì per questo! Il "nostro" Bering lo abbiamo già raggiunto, e stiamo già lavorando per un altro "Oltre"! I valori umani vincono, allora, su quelli tecnologici?

Come dite voi fuoristradisti: centrale bloccato 50% 50%! Occorre lavorare su entrambi i fronti! Il mio avo Roald ha perso la vita, disperso, cercando di soccorrere la spedizione del rivale Umberto Nobile; ma come sarebbe andata se avesse avuto il satellitare? Il clima caldo ci ha costretto a portare al limite i ruotati Iveco e le nostre capacità umane. Lì è stato davvero il nostro "Bering"!



Per chi vuole approfondire, il libro "Un equipaggio sotto zero" (Abbate/Buti/Pedone, Ed. Lupetti) scritto dagli psicologi dello staff di Oltre, spiega cosa fare e non fare in una spedizione estrema (ma è lo stesso in ufficio e a casa! Ogni giorno è 4x4!).

Petter Johannesen





La zona notte è stata sistemata, sopra i veicoli per i conduttori e sopra i carrelli per il copilota, con tende da tetto della Autohome "Maggiolina Medium" (130x210) e "Maggiolina Small" (145x210).

"I veicoli sono stati "artificizzati", cioè preparati ad operare ad almeno -50 °C. Ovviamente sono stati sostituiti tutti i liquidi, oli e grassi, con prodotti specifici. Anche gli interni dei Massif avevano pannelli di schiuma poliuretanicca, con un lato rivestito da una pellicola

argentata, capace di trattenere il calore. Per quanto riguarda le batterie, si è provveduto ad aumentare la loro coibentazione, soprattutto sui Massif, dove l'alloggiamento è fornito di numerose aperture per far defluire probabili fuoriuscite di acido".

Tutti corrono a potenziare con centraline, voi no! Perché?

"Come è giusto per queste avventure, si è cercata l'affidabilità e non la potenza tout court. Si è scelto il motore a turbina tradizionale di 142 CV per il Massif. Tutti i motori Iveco non hanno mai consumato olio

in modo anomalo, né subito perdite, considerato che, in territorio russo, sono stati tenuti accesi H24, per evitare il congelamento di viveri e acqua!".

Sulla neve, grip e galleggibilità sono tutto. Come vi siete attrezzati?

"Per la trazione si sono rivelati ottimi i "Geolander" Yokohama, "M/T G001+", con disegno del battistrada unidirezionale a 32° (misure 285/75 R16 116Q per Massif e 255/100 R16 113Q per Daily). Vicino a Capo Nord sono stati chiodati con i Best Grip "Sport Nail" in

Oltre i mezzi



IVECO MASSIF (SW - 5 PORTE)

Produzione Santana, Linares (Spagna)
Motore Diesel Common Rail, turbo geometria fissa, 4 cilindri, 16 valvole, 3.0 HTP EU4, 146 CV a 3.500 giri/min, 350 Nm a 1.400 giri/min
Trasmissione 4x4 inseribile (blocco mozzi automatico) - Cambio meccanico, overdrive 6 marce ZF/6S 4000D - Riduttore 1:2.300 - Differenziale posteriore bloccabile 100% - Giunti autolubrificanti
Freni Disco ant. e post. - Freno di stazionamento montato sulla flangia di uscita dell'asse posteriore della scatola di rinvio
Sospensioni Ponte rigido ant. e post. - Molle a balestre ant. e post.
Massa a vuoto 2.140 kg
Ruote 235/85 R16 - Cerchi tubeless in due flange con ORing di tenuta
Pendenza max 100%
Angolo ant./dosso/post. 50°/24°/30°



IVECO DAILY 4x4 55S18W (IV GENERAZIONE)

Produzione Iveco, Sarzana (Italia)
Motore Diesel Common Rail, turbo geometria variabile, 4 cilindri, 24 valvole, 3.0 HTP EU4, 160 CV a 3.500 giri/min, 400 Nm a 1.250-3.500 giri/min
Trasmissione 4x4 permanente - Cambio meccanico, overdrive 24 marce ZF/6S 400 (lunghe/corte-rod/offroad) - Riduttore 1:1.244/3.115/3.866 - Differenziale centrale (32% ant.-68% post.) bloccabile - Differenziale ant. e post. bloccabile 100%
Freni Disco ant. e post. tamburo
Sospensioni Ponte rigido ant. e post. - Molle balestra ant. e post.
Massa a vuoto 2.545 kg
Ruote 285/75 R16 - Cerchi tubeless in due flange con ORing di tenuta
Pendenza max 100%
Angolo ant./dosso/post. 50°/31°/30°



Best Grip "Sport Nail" 1910
(punta di 6,5 mm).



Best Grip "Sport Nail" 1400
(punta di 2,6 mm).

widia, del tipo 1400 (punta di 2,6 mm) e 1910 (punta di 6,5 mm). Questi ultimi sono stati molto efficaci in Norvegia, dove il fondo era costantemente ghiacciato, con particolari pendenze impegnative e numerosi tornanti dei fiordi in contropendenza".

Che pressione avete tenuto sulla neve?

"Entrando in Russia, con un

prevalente fondo innevato, si è operato su 1,2 bar, talvolta 0,5 bar; praticamente le stesse pressioni che si adottano sui fondi sabbiosi del deserto. Tutti i veicoli avevano cerchi composti, in acciaio stampato, tubeless, assemblati in due flange, serrate da una fitta serie di bulloni, con tenuta ORing. Quest'ultimo si è ristretto a causa della bassa



Cerchi con doppia flangia ed ORing di tenuta. Le basse temperature hanno messo in crisi ORing e bulloni.

Uno di noi Oltre

COME PER NOI OGNI GIORNO È 4X4, LO STESSO È PER VINCENZO BERTOLOTTI, UNO DEI 40 "RUGGENTI" DELLO STAFF "OLTRE". VETERANO DI SPEDIZIONI 4X4, CONSULENTE TECNICO DELLA "OFF4X4" DI ASCOLI PICENO. IN SOMMA, UNO DI NOI, AL QUALE ABBIAMO CHIESTO DI RICORDARE "OLTRE", MA CON GLI OCCHI TECNICI DI ELABORARE4X4. ECCO COSA HA TROVATO "OLTRE L'ANGOLO".

Vincenzo, che tratta ti è toccata nella spedizione?

Da Alta fino al rientro in Italia, navigando a vista nella Russia del Nord, oltre il circolo polare, con punte di -45 °C, per una novantina di giorni (12 gennaio/20 marzo 2009). Un'esperienza tecnica e umana interessantissima; sono pronto a ripartire!

Che ci dici del Massif?

L'ho apprezzato per la sua essenzialità, la robustezza meccanica, l'abitabilità. Un po' meno il maledetto bip, che i tecnici Iveco avevano installato, per l'inserimento del blocco differenziale posteriore (sempre utilizzato in presenza di neve alta, per facilitare il traino del pesante carrello).

E il Daily4x4 com'è nella guida impegnativa?

Non ho invidiato per niente chi ha dovuto domarlo: l'ho soprannominato "the kangaroo truck". La sua cellula abitativa "estremamente" pesante determina una massa sospesa difficile da stabilizzare sulle piste dissestate petrolifere. Consiglio vivamente, a chi abbia intenzione di camperizzare questo ottimo mezzo, di usare materiali e coperture estremamente leggere e tenere il baricentro basso.

Quale ricordo "tecnico" resta "attaccato all'orecchio"?

Sicuramente la pressione delle gomme per avanzare su terreni a fondo ghiacciato e nevoso. Il verricello è stato usato allo spasimo, sollecitato in tutte le maniere. E poi lo strumento fondamentale: la pala!

Tecnicamente, cosa ti è piaciuto di più?

La robustezza meccanica dei mezzi Iveco, ma ancor di più i fantastici motori. Non hanno mai creato problemi, tenuti accesi H24!

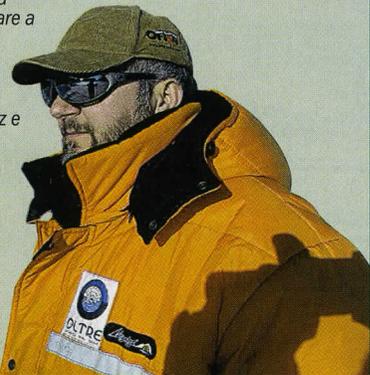
Qual è stata l'Elaborazione4x4 più utile e quella di cui avresti fatto a meno?

L'elaborazione più utile è il riscaldatore, e lo capite da soli; poi il verricello. Saremmo stati contenti se non avessimo avuto i carrelli, per guidare meglio in fuoristrada, ma non c'era altra soluzione per il trasporto dei materiali.

Consigli di guida in Russia?

Le poche strade esistenti erano tempestate di innumerevoli buche e solo un mezzo con molle a balestra poteva temperare a questo tipo di lavoro.

La guida nelle technical-road, piste martoriate dal continuo passaggio dei pesanti camion Kamaz e Uralaz, impongono un'andatura sostenuta. Solo così è possibile tenere al centro della carreggiata il carrello, grazie anche al permanente utilizzo del differenziale posteriore bloccato. Un grande stress meccanico e psicologico!



temperatura ed ha causato una perdita di tenuta, per cui si è passati subito alle camere d'aria. Questi cerchi hanno avuto un ulteriore inconveniente, dovuto alla netta tranciatura di alcuni bulloni di serraggio delle flange, determinata dalle eccessive sollecitazioni sui fondi pieni di improvvise buche impressionanti e temperature che modificano le caratteristiche meccaniche dell'acciaio".



Geolander Yokohama M/T G001+.



Catene König classiche, ma super efficaci, a doppio rombo e anello spaccaghiaccio.

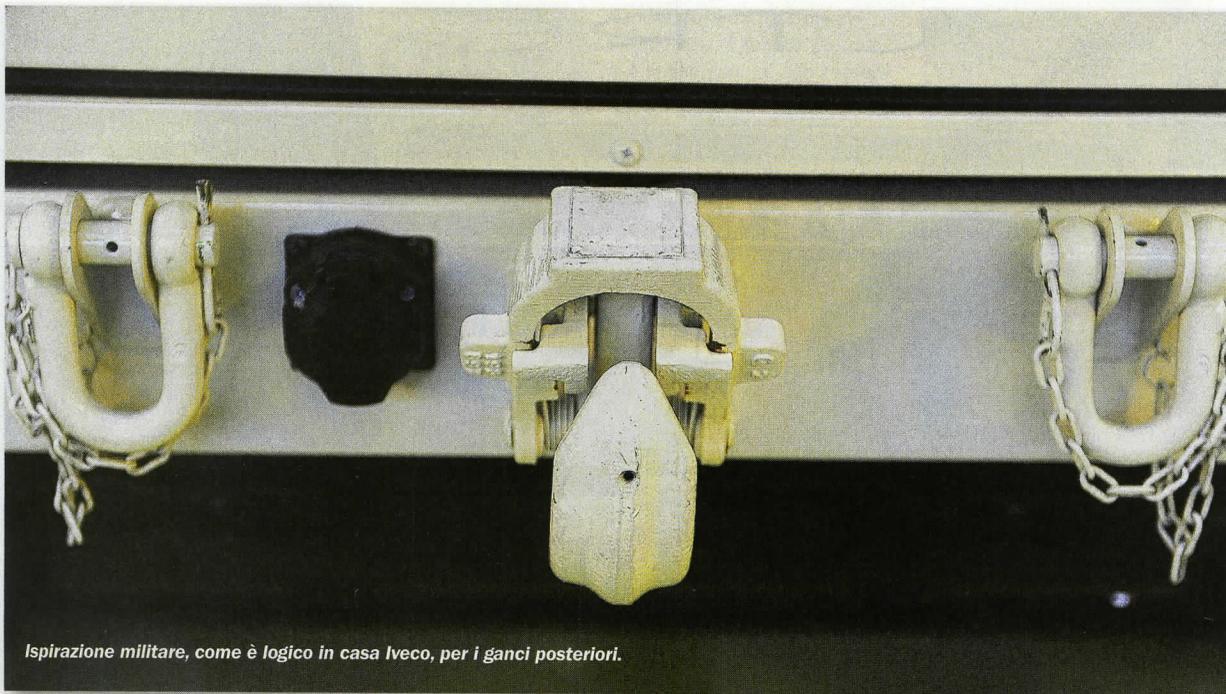
Nei campi sosta, le temperature costanti a -40 gradi hanno richiesto motori accesi H24! Qui non contano le centraline, ma l'affidabilità e Iveco ha mantenuto la promessa!



Bull bar davvero
"oltre!"



www.oltre.mobi



Ispirazione militare, come è logico in casa Iveco, per i ganci posteriori.

Ci racconti il guaio tecnico peggiore?

“Per lungo tempo abbiamo avuto fastidiose noie con il pistoncino della pompa frizione del Massif (derivazione Land Rover), che ha confermato la sua fragilità, già nota agli appassionati del marchio inglese, a causa dell'ORing di tenuta. Per il resto, nulla da segnalare, come pure sugli ottimi Daily, dove solo la coibentazione con materiali isolanti dello sterzo non è stata sufficiente, con indurimento sensibile oltre i -30 °C. Lo “zampino” Land Rover ha dato fastidio alla spedizione. L'ORing di tenuta incriminato è andato in crisi a causa del freddo”.

Che protezioni avete usato per urti e strappi violenti?

“Le parti meccaniche inferiori sono state protette con



Golfari estraibili laterali per il sollevamento, tipico degli aviotrasportati, ideali per i tiri di ricarreggiamento.

I carrelli americani specifici per fuoristrada erano robusti e indispensabili. Hanno però costretto a guidare sotto stress e con il blocco differenziale posteriore sempre inserito

Alla partenza ho visto una dotazione impressionante di catene!

“Nelle condizioni di maggiori altezze di neve sono state impiegate le König Polar e DR, interamente zincate (spessore minimo di zincatura 5 micron), a forma romboidale, con filo d'acciaio speciale legato (MnNi UNI EN 10020) con sezione di 6,4 mm e maglie aggiuntive rompighiaccio. Si sono rivelate estremamente robuste ed efficaci, senza causare rotture”.

piastre d'acciaio e le classiche protezioni in acciaio zincato per i differenziali. Nella parte anteriore abbiamo usato il bull-bar, con l'applicazione di golfari per il recupero del mezzo e dell'alloggiamento del verricello, un Warn 9.5Ti. Anche nella zona posteriore abbiamo applicato golfari, occhielli e gancio traino di tipo agricolo. Quest'ultimo garantisce un efficace attacco dei carrelli dell'americana “Adventure Trailer”, nel caso di ribaltamento”.



Nel portellone posteriore, l'alloggiamento di due taniche da 25 litri.

