



INTERVISTA AL NOSTRO EQUIPAGGIO

Trattandosi di una esperienza nuova per la nostra Scuderia, abbiamo pensato di rivolgere a Giorgio e a Leonardo qualche domanda, per capire meglio cos'è e come funziona questo Panda Raid, che coinvolge oltre 400 tra Fiat Panda e Seat Marbella vecchio tipo (quelle costruite fino a fine anni '90), parte e arriva nel sud della Spagna e si svolge quasi interamente nel deserto del Marocco.

Allora, ragazzi, perché il Panda Raid?

G.: per me la risposta è semplice; dopo quasi quarant'anni di gare tra rally moderni e storici, regolarità, revival vari e altre cose avevo voglia di provare una nuova esperienza, soprattutto oggi che nei rally, anche storici, si è completamente persa ogni componente avventurosa e tutto è ridotto ad una routine in cui elementi come l'improvvisazione e l'arte di arrangiarsi sono ormai dimenticati. L'idea di guidare nel deserto mi ha sempre affascinato e farlo per di più su una vecchia Panda 4x4 ha reso la cosa di fatto...irrinunciabile!

L.: io invece non ho mai corso nei rally, ho fatto solo qualche regolarità storica, però in famiglia con il papà e lo zio respiro aria di rally da quando sono nato; inoltre sono un grande appassionato di viaggi avventurosi per cui quando si è presentata l'occasione di acquistare questa Panda 4x4 per fare il Panda Raid con mio zio non ce la siamo lasciata sfuggire.

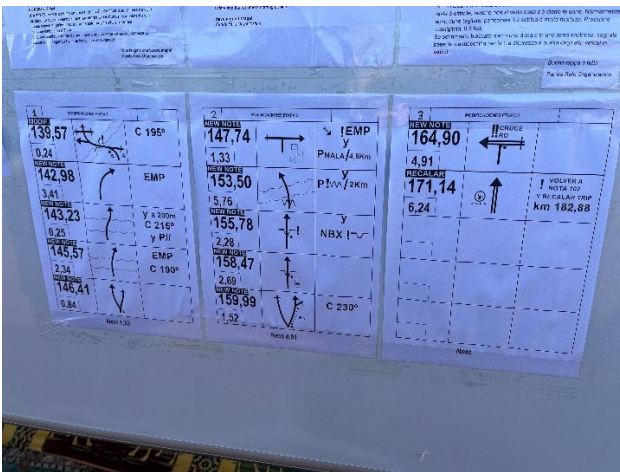
E quindi come è andata?

G.: va premesso che il Panda Raid è più che altro un viaggio/avventura in cui non vi è alcuna componente velocistica e la parte "agonistica" consiste in una prova di regolarità a media. Detto questo, per me è stata un'avventura formidabile, con un livello anche di difficoltà abbastanza alto soprattutto per la navigazione, che nel

deserto si fa seguendo un road book simile a quello dei rally ma con in più l'indicazione ad ogni simbolo anche dei gradi bussola, che sono la cosa più importante da seguire per essere sicuri di stare sulla pista giusta.

L.: noi abbiamo usato una applicazione (GPStrip 3.0) su un tablet che prende il segnale GPS e funziona come un tripmaster con in più l'indicazione numerica dei gradi della bussola, molto facile da usare e di lettura immediata da parte sia del navigatore che del pilota, dato che durante le varie tappe ci siamo alternati regolarmente alla guida e alla navigazione. Va detto che per la maggior parte del percorso perdersi è difficile, ma ci sono stati tre o quattro momenti in cui abbiamo dovuto fare molta attenzione perché non si capiva bene quale fosse la pista giusta da prendere e se sbagliavi poi rischiavi di fare anche 30/40 km prima di trovarti nel nulla ed a quel punto tornare indietro ritrovando la tua stessa traccia era praticamente impossibile!

G.: fortuna o bravura non lo so, comunque anche se eravamo alla prima esperienza non abbiamo mai sbagliato, in ogni caso va detto che per sicurezza in macchina avevamo un trasmettitore GPS installato dall'organizzazione e in caso di emergenza premendo il pulsante "HELP" arrivavano i soccorsi!



Un esempio di come è fatto il road book del Panda Raid



Sulla destra si vede il tripmaster utilizzato per il Raid

E a livello di guida come è stato?

G.: è stato molto impegnativo soprattutto per la resistenza degli uomini e del mezzo, ogni giorno si passano in macchina dalle 6 alle 8 ore, a volte su piste scorrevoli dove comunque si mangia un sacco di polvere sollevata dalle auto che ti precedono, ma a volte anche su dure pietraie dove si viaggia a bassa velocità ed è necessario soprattutto fare attenzione a non forare e risparmiare la meccanica....e poi, capitolo a parte, c'è la guida sulla sabbia!

L.: abbiamo trovato molto sfidante guidare sulla sabbia (in tutto circa un 10% dei 2.000 km totali del percorso), specialmente sulle dune, dove bisogna imparare a sgonfiare le gomme alla pressione giusta tenendo conto che se sono troppo basse c'è il rischio di stallonare se si devono fare delle pieghe secche (a noi è successo una volta, avevamo la pressione a 0,8 bar) mentre se sono troppo gonfie ci si pianta di sicuro! Lì bisogna guidare con decisione e soprattutto "leggere" il terreno improvvisando le traiettorie migliori per capire al volo dove è meglio mettere le ruote per non piantarsi: la sabbia sembra tutta uguale ma non lo è, ed occorre imparare a conoscerla per divertirsi, ma dopo una cavalcata di qualche km vi assicuro che adrenalina e goduria sono al massimo livello!



Guidare sulle dune è molto divertente.....ma qualche volta ci si pianta e allora bisogna scendere, scavare e spingere!

Diteci qualcosa della macchina, cosa serve per fare questa gara?

G.: la nostra macchina l'abbiamo acquistata da un appassionato veronese che l'aveva fatta preparare per il Panda Raid del 2023 e fatto quello ha poi deciso di venderla. E' una Panda Trekking del 1993 con la scocca leggermente rinforzata e furgonata, l'assetto rialzato più qualche altra miglioria meccanica, come il motore potenziato e la frizione in rame. Diciamo che è un livello di preparazione basico per affrontare senza patemi d'animo le piste del deserto marocchino, così come anche per fare del buon fuoristrada, al resto provvedono le doti naturali incredibili di cui la Panda 4x4 è da sempre dotata.

L.: in effetti al Panda Raid di quest'anno a livello di auto abbiamo visto un po' di tutto, da prototipi stile "Parigi Dakar" a macchine praticamente di serie, pensate che molti equipaggi spagnoli partecipano con le Seat Marbella a due ruote motrici ed arrivano in fondo tranquillamente, comunque una buona regola da seguire è quella di non esagerare con la preparazione, perchè più la macchina è trasformata

rispetto al modello di serie maggiore è il rischio di non trovare i ricambi in caso di rotture.



Il nostro amico Marco Mattioli con la sua Panda Proto



Livrea prestigiosa ma è "solo" una Seat Marbella

Come avete organizzato la trasferta?

G.: noi abbiamo optato per il trasporto della macchina sia per l'andata (Verona – Almeria) che per il ritorno (Malaga – Verona) con la bisarca, mentre noi due abbiamo viaggiato in aereo; dall'Italia quest'anno sono partite 5 bisarche con 11 Panda ciascuna, abbiamo preferito questa soluzione per evitare un lungo viaggio in autostrada ed anche perché non si sa mai in che condizioni può essere la macchina dopo 2.000 km di deserto.

L.: io poi avevo un po' i giorni contati, per cui andare e tornare in aereo dalla Spagna per me è stata una necessità, ma ho visto che altri equipaggi italiani hanno fatto il viaggio di andata via terra in autostrada e quello di ritorno via mare con il traghetto da Tangeri a Genova.

E come funziona l'assistenza in gara?

G.: gli organizzatori del Panda Raid ci tengono tantissimo che tutti possibilmente riescano ad arrivare alla fine e seguono il percorso con dei fuoristrada pronti ad aiutare e rimorchiare chi dovesse restare in panne; inoltre mettono a disposizione dei concorrenti un grosso camion pieno di ricambi di ogni genere che segue tutto il Raid e si fa trovare pronto ogni sera al campo d'arrivo, dove i meccanici marocchini ingaggiati per l'occasione fanno un lavoro incredibile, lì si vede ancora la nobile arte del riparare espressa al massimo livello!

L.: la cosa fondamentale per divertirsi è che la macchina non abbia problemi e da questo punto di vista dobbiamo dire che la nostra Panda è andata benissimo, abbiamo fatto solo un po' di manutenzione basica ogni sera (pulizia filtri, controllo acqua, olio, ecc.) e a Merzouga a metà Raid abbiamo pulito il carburatore e

cambiato il filtro della benzina con uno che avevamo di scorta perché la benzina nel sud del Marocco è piuttosto scadente. Per il resto tutto ok, gli altri ricambi che avevamo a bordo sono tornati ancora impacchettati con la macchina, che una volta a casa è stata oggetto di un grande, enorme lavoro di pulizia, perché fango, polvere e sabbia sono entrati dappertutto!



Il mega truck di assistenza con i ricambi per le Panda



Meccanici marocchini all'opera sulla nostra vettura

E per quanto riguarda la parte vitto e alloggio?

G.: nell'iscrizione al Panda Raid sono comprese le cene e le colazioni al campo tendato allestito dall'organizzazione, che è dotato anche di servizi igienici, bagni, docce ecc. e davanti al quale i concorrenti a mano a mano che arrivano ogni giorno nel pomeriggio parcheggiano le macchine e piantano le loro tende. Il tutto è ben organizzato, ma dal mio punto di vista la notte in tenda se posso...la evito!



Due suggestive immagini del campo tendato allestito dagli organizzatori a Merzouga ai margini del deserto

L.: le prime due notti in Marocco ha piovuto tantissimo ed il campo era ridotto ad una palude di fango, quindi appena avevo un collegamento internet mi mettevo alla ricerca di sistemazioni alternative nei villaggi vicini e devo dire che il Marocco offre molto di più di quello che si pensa. E' bene pensare che se ci si vuole divertire di giorno si deve riposare di notte e quindi noi abbiamo cercato se possibile di dormire

su un letto e soprattutto sotto un tetto, per fortuna la gente del luogo è molto ospitale e si dà da fare per accoglierti in ogni modo, anche nelle loro case o in piccoli alberghetti in cui pur di ospitarti sono pronti anche a mettere letti e materassi nei corridoi!

E la parte agonistica?

G.: come ho già detto, la componente agonistica del Panda Raid consiste in una gara di regolarità a media; ogni giorno si percorre un tratto del percorso, circa 20/30 km, nel quale viene rilevata ad ogni vettura la velocità tramite un trasponder e calcolata la media che deve avvicinarsi il più possibile alle medie imposte che sono indicate sul road book. Andare bene è tutt'altro che facile perché la media imposta cambia continuamente e per essere competitivi occorre avere molta dimestichezza con questo tipo di esercizio di guida (che – detto tra noi – a me alla fine non è che piaccia molto), oltre ad una strumentazione di bordo molto più evoluta e professionale rispetto alla nostra.

L.: essendo la nostra prima partecipazione abbiamo deciso fin dall'inizio di imparare innanzitutto il funzionamento generale del Panda Raid, lasciando perdere ogni velleità di classifica, per cui ci siamo sostanzialmente disinteressati della media che tenevamo lungo questi tratti, facendo attenzione soprattutto a non sbagliare pista e a non avere noie meccaniche. Detto questo, alla fine abbiamo ottenuto, quasi senza volerlo, un piazzamento nei primi 100 della classifica finale (86° su 230 classificati), che premia senza dubbio l'andatura costante che abbiamo cercato di tenere ogni giorno, ma questo, se guardiamo bene, rientra in pieno nello spirito dei rally raid.

E quindi il bilancio finale?

G.: il bilancio è assolutamente positivo, è stata davvero una grande avventura, quella avventura che speravo di trovare ed ho trovato, a dimostrazione che per divertirsi con delle macchine non è necessario andare forte alle massime velocità, ma basta mettersi alla prova su terreni ed ambienti particolari ed il divertimento è comunque garantito.

L.: concordo pienamente, tra le mie esperienze di viaggi avventurosi in giro per il mondo questa la metto di sicuro al primo posto e siamo seriamente intenzionati a ripeterla, la nostra Pandina ha dimostrato di essere in gran forma e l'esperienza fatta quest'anno ci ha anche suggerito qualche piccola miglioria da apportare,

dopodichè sarà ancora più pronta per tornare a dare il meglio di sé sulle piste sabbiose del deserto.



