



Una quasi sconosciuta penisola bruciata dal sole. Una superficie di 143.000 kmq: deserti di pietre e foreste di cactus abitati da aquile, linci e serpenti. Si riesce a vivere solo in prossimità e lungo le coste. Per saggiare le doti di resistenza della nostra auto, una «Panda 4x4 Sisley», abbiamo percorso oltre 2.000 chilometri cercando i fondi più tormentati della «Baja 1000», una delle più famose corse fuoristrada d'America.

Esplora a ripetizione per la «Panda»: straordinari slalom tra cactus giganti, sofferti fuoristrada sulle pietraie dei sentieri di montagna, emozionanti corse sulle creste mobili delle alte dune di sabbia parallele alle furibonde onde del Pacifico, e solitarie marce di trasferimento lungo il nastro d'asfalto che unisce il Nord e il Sud di questa incredibile penisola. 1200 km di deserto, due mari, cinquanta isole, settecento tipi di pesce che sovrappopolano i fondali e cento diversi «modelli» di cactus che proliferano a foreste. E poi le tre suggestive catene dei monti coi nomi dei martiri e dei santi (quella sontuosa della Gigantessa), le aquile e i serpenti, le carogne degli animali sulla sabbia, le auto rovesciate, ormai solo scocche vuote e arrugginite. Nella Baja la nostra «Panda» non ci ha mai tradito. Neppure quando col filtro quasi soffocato dalla polvere e le sospensioni tormentate dai sussulti avrebbe avuto tutte le ragioni di accusare un attimo di stanchezza. Quante cose da raccontare! Ma, come al solito, c'è spazio solo per le impressioni automobilistiche. Quindi dobbiamo segnalare le tappe che, come fuoristrada, più ci hanno emozionato (la prima e la penultima senz'altro) e lasciar parlare le fotografie. Già il primo giorno (San Diego-San Quintín) ci ritroviamo sul difficile. È un sentiero poco più largo della «Panda» col tracciato che s'aggrappa e precipita lungo i fianchi di una delle cime della Sierra di San Pedro. È come marciare sul letto di un torrente in secca. Come salire e scendere i gradini appena abbozzati di una scala di pietra. Come essere capitati in una cava di sassi. I terribili sassi del Mike's Sky Rancho, quell'incredibile centinaio di chilometri della «Baja 1000» così spesso decisivi per il risultato finale di questa corsa straordinaria (Ensenada-La Paz) che, quaggiù, dal 1967, ogni anno nel mese di novembre, accende gli animi e coinvolge la nazione e il cui tracciato nel nostro viaggio vogliamo seguire il più possibile. Nei giorni della gara centinaia di mezzi tra vetture, moto, dune buggies e altri veicoli più o meno avve-

(segue a pag. 50)



Una «Panda 4x4» super collaudata nella «Baja California»

1000

MIGLIA SELVAGGE



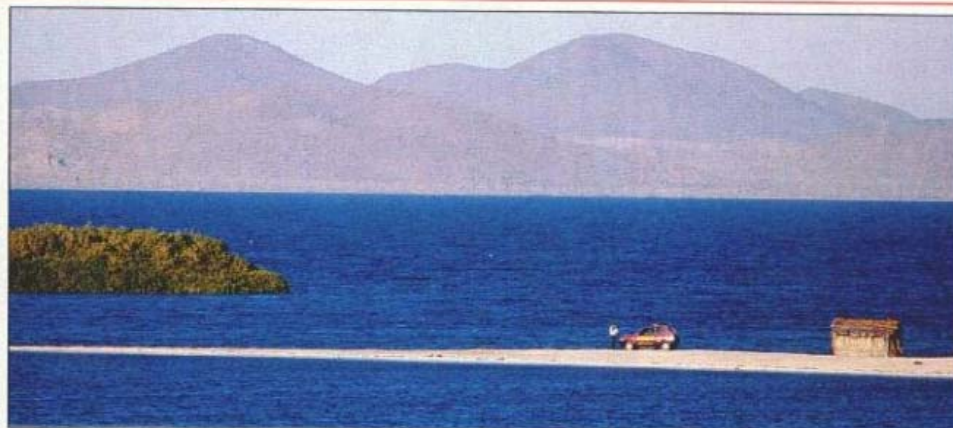
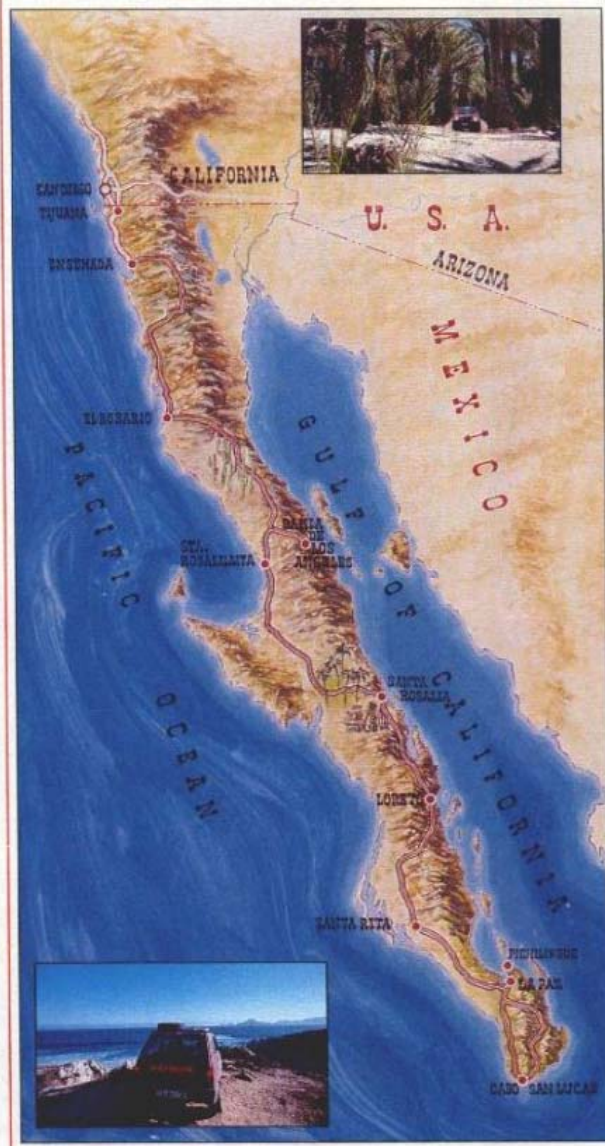
La splendida foresta di cactus giganti a ovest della capitale, tra El Coyote e La Paz. Nel disegno (in bianco) la penisola di California

(segue da pag. 48)

niristici, piombano su questo lastricato d'inferno del Mike's anche a settanta all'ora, avvolti in nuvole di polvere e di sabbia, fra il crepitio dei sassi sparati dalle ruote. Con la «Panda» teniamo un'andatura ragionevole. Non potendo evitare gli ostacoli bisogna ridurre il margine di rischio studiando i passaggi meno difficoltosi, le pietre dalla forma meno spigolosa, avanzare a passo d'uomo sul ciglio delle buche, rassegnarsi ai graffi dei rami di cespugli duri come fili di ferro sui fianchi della carrozzeria costretta a rasentarli. La «Panda» ha il «fiato» regolare; i colpi del fondo si ripercuotono tutti sul volante, ma le reazioni si controllano facilmente. L'impatto iniziale non ci aveva preparato a tanto. Riassumiamo.

Superato, a San Diego, il confine con gli Stati Uniti, attraversata Tijuana (la prima città messicana, povera, polverosa, disordinata), lasciamo la Mexico 1 che porta a Ensenada (una delle mete turistiche più amate dagli americani) per la Mexico 3 che offre continue deviazioni fuori strada tra cui una parte del tracciato della «Baja 1000» che, come abbiamo detto, seguiremo il più possibile per sottoporre la «Panda» a una prova a dir poco eccezionale. Da San Quintin ci inoltriamo nella Valle del Rosario dove il fondo ondulato di una pianura disseminata di massi alti anche tre metri sottopone le sospensioni della «Panda» a una ginnastica sfiibrante. Poi tutto cambia: si viaggia tra estensioni senza fine di cactus, fichi d'India, agavi, filiformi e tristissimi «cirio». Poi le montagne della Sierra Calamaque (coi fianchi gonfi d'oro) che si aprono con uno squarcio sull'azzurro mare di Cortez e circondano quelle baie dove entrarono da conquistatori i sontuosi e prepotenti galeoni spagnoli la prima volta nel 1532. E poi, ormai alla fine del viaggio, ci ritroviamo, al tramonto, in una foresta di giganteschi cactus, incredibili candelabri a più braccia che i raggi del sole accendono uno dopo l'altro a sciabolate. C'è da bloccare la «Panda» e godere di questa luce straordinaria. E subito notte, ma la magia continua. Il sentiero di sabbia sembra penetrare sempre più nel bosco, si ha la sensazione di essere attirati in questo intrigo di piante deformi, spine acuminata, cespugli minacciosi. La luce dei fari della «Panda» fa quello che vuole con le ombre vaganti della notte e accentua il bianco della sabbia impalpabile su cui la «Panda» ancora una volta dimostra di «tenere» con quella sicurezza che fin dall'inizio ha sfoderato. Lontano brilla La Paz. La Paz ventosa. La Paz fiorita. La Paz in attesa del suo domani. E domani, sul lungomare, alcuni ragazzi ci chiederanno con antica gentilezza il nome della «Panda». □

UNA STORIA DA RACCONTARE



A sinistra, l'arida e stretta penisola della Baja (si legge Bassa) California tra l'omonimo Golfo che la divide dal Messico di cui fa parte e il Pacifico. Sopra, la suggestiva Bahía Concepcion sulla costa Ovest del golfo, fortunatamente ancora fuori dalle rotte del turismo di massa. A destra, l'autostrada Mexico 1 (Tijuana-Capo San Lucas) lunga 1.700 chilometri, inaugurata nel 1973. Sotto, sempre sulla costa Ovest, la Bahía de Los Angeles, una tra le più belle. Nelle tiepide acque delle lagune ogni anno da gennaio ad aprile arrivano le grigie balene artiche. Nella parte più arida del Paese, dove cadono solo alcuni millimetri di pioggia l'anno e la temperatura raggiunge i 50°C, si estende l'immenso regno del cactus di cui se ne contano più di cento specie. In evidenza sulle cartine il tracciato del nostro percorso di oltre 2.000 km, da Tijuana a Capo San Lucas.



COME LA «PANDA 4x4» HA SUPERATO L'ESAME «BAJA»

Ancora una volta la «Panda integrale» ci ha sorpreso per le notevoli capacità di adattamento a ogni tipo di fondo confermandosi una delle più versatili «tutti terreni» del mercato, pur con l'aspetto e i vantaggi di una normale berlina da famiglia. Come al solito le sue «carte vincenti» sono il motore brillante e funzionale, la leggerezza dell'insieme e la semplicità dell'impianto di trasmissione, grazie al quale è riuscita a trarsi d'impaccio sulle pietraie che costituiscono i sentieri a nord della Baja, sull'asfalto dei trasferimenti e sulla sabbia dei percorsi al Sud.

Del resto la «Panda 4x4» non è nuova a viaggi-collaudi del genere: in un nostro precedente «impiego speciale» ha superato brillantemente le insidie dei fondi tormentati dell'Islanda e, in numerosi «rallye» africani, si è sempre difesa con onore anche nel confronto con vetture più potenti e specializzate. Col passare degli anni (è stata presentata nel 1983) ha migliorato le sue caratteristiche di robustezza e proprio per tutte queste doti l'abbiamo scelta per la nostra «prova Baja 1000». Infatti non era facile trovare una berlina con le sue caratteristiche d'impiego: c'erano fuoristrada più specializzate, costruite per la marcia su fondi duri e sassosi e c'erano anche altre berline «integrali» più potenti o veloci sull'asfalto. Il mercato non offriva una vettura altrettanto piccola e affidabile (e a buon mercato) altrettanto «mobile» su tutti i percorsi, grazie alla trazione integrale. Volevamo inoltre un'auto facile da guidare, accessibile a tutti, con la quale affrontare senza particolari preparazioni un lungo viaggio e rendere così più interessante il collaudo sulla pista della più piacevole e anche divertente corsa fuoristrada del mondo come è la «Baja 1000».

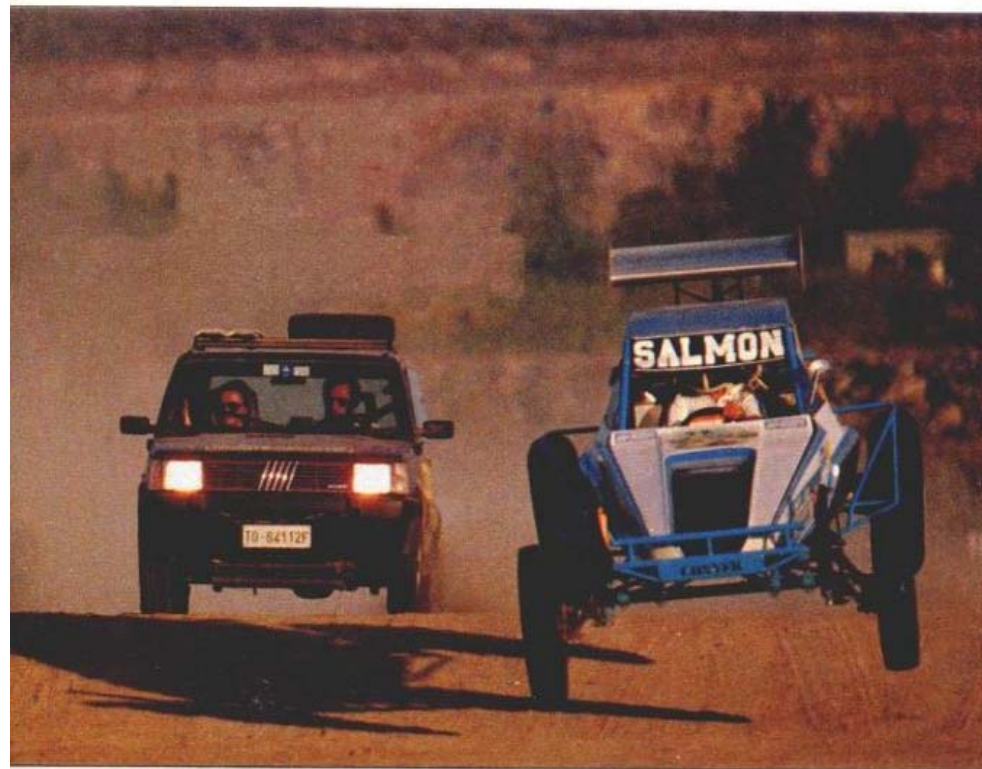
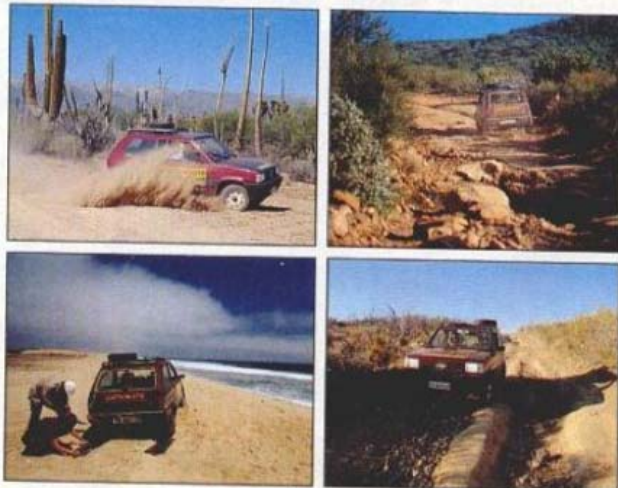
Altre qualità nascoste le abbiamo scoperte proprio sui fondi particolari, del nostro itinerario ben diversi da quelli per i quali la vettura è stata progettata e adatti soprattutto ai grandi e potenti «off-road-american». La «Panda» non è e non vuole essere una fuoristrada «pura», ma costituisce un ottimo compromesso al riguardo. Pratica, economica, eccellente sulla neve grazie alla leggerezza e alla tenuta di strada, impegnata sui fondi sabbiosi californiani ha ugualmente dimostrato che anche qui il suo piccolo «Fire» offre una coppia più che sufficiente per viaggiare senza problemi anche sui tratti più impegnativi. In passato abbiamo più volte descritto le caratteristiche di comportamento della «Panda» sull'asfalto o sui percorsi fuori strada tipicamente europei: veloce (fa oltre 130 km/h), abbastanza brillante (percorre il chilometro con partenza da fermo in 38,7 sec.), ha una notevole guidabilità e una apprezzabile maneggevolezza pur con la trazione integrale inserita.

E il tutto è stato confermato negli oltre 2000 km di mulattiere, sterrati, tratti sabbiosi e strade asfaltate affrontati dalla «Panda» che non si è mai trovata in vera difficoltà, anche quando la ridotta altezza



INCONTRI RAVVICINATI

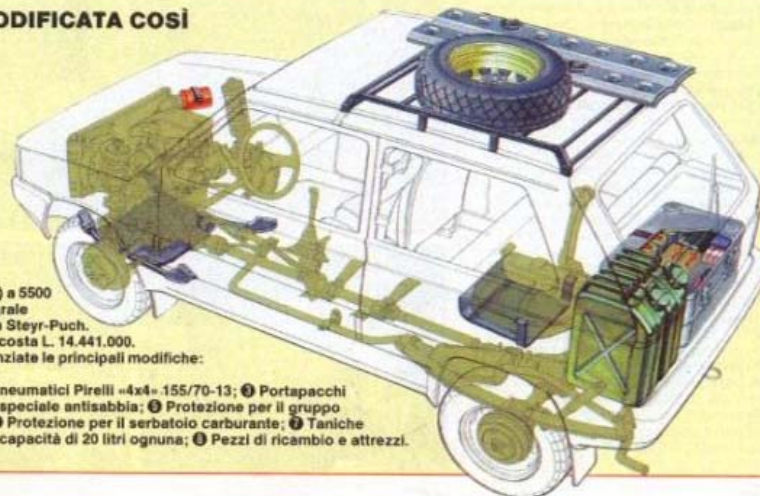
La «Panda 4x4» del nostro raid affiancata da due delle vetture speciali che disputano la «Baja 1000», una delle più famose corse in fuoristrada. A sinistra una pick-up Ford con motore 8 V di oltre 300 CV. A destra una «buggy» monoposto con telaio tubolare e motore della VW «Maggiolino» e potenza di circa 70 CV. Infine la «Panda» impegnata nei vari sterrati e in un insabbiamento sulla spiaggia di Capo San Lucas.



L'ABBIAMO MODIFICATA COSÌ

La meccanica della «Sisley» è rimasta invariata rispetto a quella della «Panda 4x4» normale. Monta il noto quattro cilindri «Fire» di 999 cm³ con potenza di 37 kW (50 CV) a 5500 giri/min e trazione integrale inseribile costruita dalla Steyr-Puch. Raggiunge i 130 km/h e costa L. 14.441.000. Nel disegno sono evidenziate le principali modifiche:

- ① Piastre d'alluminio antiinsabbiamento; ② Pneumatici Pirelli «4x4» 155/70-13; ③ Portapacchi rinforzato; ④ Filtro aria speciale antisabbia; ⑤ Protezione per il gruppo motore-trasmissione; ⑥ Protezione per il serbatoio carburante; ⑦ Tancine benzina di riserva della capacità di 20 litri ognuna; ⑧ Pezzi di ricambio e attrezzi.

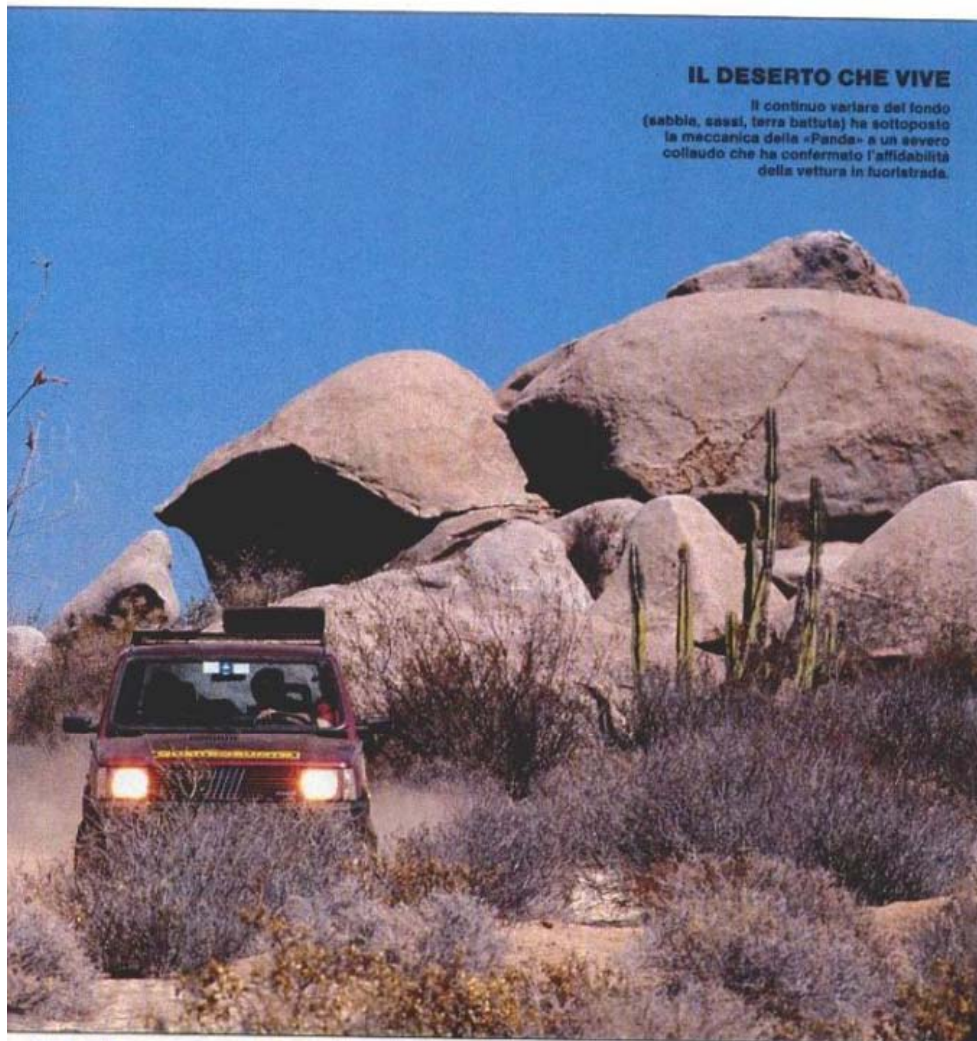
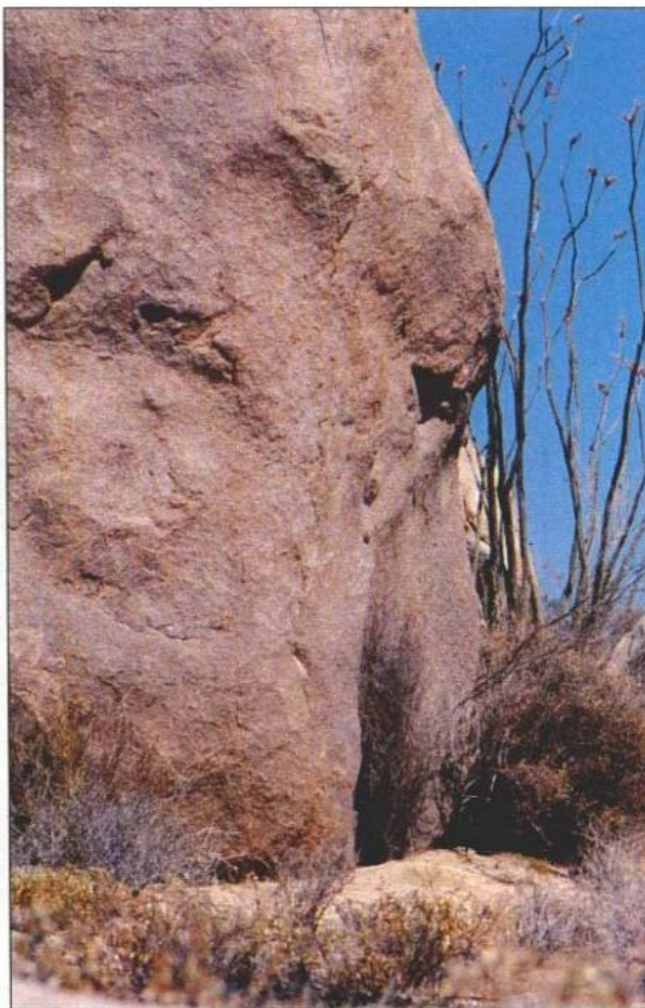


da terra avrebbe potuto limitare le sue doti fuoristradistiche: più di una volta la piccola Fiat ha «toccato» con il fondo i duri massi disseminati lungo le mulattiere, ma grazie soprattutto alle protezioni supplementari sul pianale tutto è filato liscio: difficilmente altre «quattro ruote motrici» stradal sarebbero passate senza danneggiare telajo o sospensioni. Ce lo ha confermato persino la «guida» che ha diviso con noi le fatiche del raid e che da quattro anni ha corso tutte le edizioni della «Baja 1000». «E' sorprendente. Con poche modifiche potrebbe ottenere buoni risultati persino nella nostra gara».

Sugli sterrati ha sempre mantenuto una buona aderenza, sui fondi più morbidi si è lasciata guidare con facilità mantenendo un comportamento omogeneo nonostante le continue variazioni del terreno. Le robuste sospensioni, che hanno un'elevata capacità di assorbimento, possono affrontare anche una montagna impegnativa: il solo limite è l'altezza da terra un po' ridotta; ma con assetti un po' più rialzati potrebbe passare velocemente anche su tratturi sassosi davvero impegnativi come quelli che caratterizzano il «Mike's Sky Ranch», la tappa più dura della «Baja 1000». Lo sterzo, su questi percorsi, ha mostrato il suo lato migliore: leggero in manovra, comodo alle basse velocità e sul misto grazie anche al tipo particolare di pneumatici adottato (al posto di quelli «invernali» di serie abbiamo preferito i Pirelli appositamente costruiti dalla Casa per la Autobianchi «Y 104 WD» che adotta la stessa meccanica della «Panda 4x4») più adatti all'asfalto e alla sabbia per la mescola più morbida e i fianchi arrotondati. Il cambio, pur privo delle ridotte, ha in compenso una prima molto corta, utile per sfruttare al meglio il motore e superare così i tratti più difficili.

La manovrabilità risente solo in minima parte dello sconnesso e dei sobbalzi: anche quando si è costretti a marciare a pieno ritmo la leva oscilla appena, mantenendo sempre i rapporti inseriti.

Sull'asfalto la «Panda 4x4 Sisley» ha il vantaggio di una elevata e riposante velocità di crociera grazie alle cinque marce; sullo sterrato più consistente può percorrere le curve a velocità difficilmente uguagliabili da fuoristrada più potenti, ma più ingombranti e pesanti. Sulla sabbia o sullo sterrato sassoso, con la trazione integrale inserita, si può spingere a limiti notevoli ed eventualmente riportarla su traiettorie più corrette semplicemente dosando la potenza alle ruote e rendendola sotto o sovrasterzante a seconda delle necessità. Inoltre sulla sabbia più morbida, mantenendo il motore su di giri, è possibile «galleggiare», mentre altre fuoristrada più pesanti sicuramente «affonderebbero». Una sola volta, sulla spiaggia di Cabo San Lucas, abbiamo dovuto usare le piastre d'alluminio per uscire da un insabbiamento. Infine i consumi, che nonostante l'impiego esasperato della macchina, in genere hanno ricalcato quelli riscontrati nelle nostre precedenti prove: dai 13 km/litro sull'asfalto ai 10 sullo sterrato per arrivare ai 9 km/litro nei tratti più impegnativi in montagna dove è indispensabile l'uso della seconda e della terza. □



IL DESERTO CHE VIVE

Il continuo variare del fondo (sabbia, sassi, terra battuta) ha sottoposto la meccanica della «Panda» a un severo collaudo che ha confermato l'affidabilità della vettura in fuoristrada.

