

IVECO MASSIF OLTRE

CHI HA PAURA DEL GELO?

Sulle onde di Amundsen, 4 Massif sono partiti da Capo Horn alla volta dello stretto di Bering. Ecco tutti gli interventi che sono stati effettuati per consentire ai fuoristrada torinesi di affrontare le proibitive temperature artiche (e non solo)



DI LUCA CAPANNOLO FOTO IVECO



OLTRE BEYOND THE EDGE

La spedizione "Oltre Beyond the Edge 2008" (composta da quattro Massif e due Daily di supporto) è partita il 30 novembre da Milano in direzione di Capo Horn, prima tappa di un affascinante viaggio terrestre che celebra la conquista del Passaggio a Nord-Est (portata a termine da Roald Amundsen nel 1906). La spedizione si trova attualmente tra Arkhangelsk a Lekzeyka (in Russia), e raggiungerà lo stretto di Bering a marzo, dopo 12 impegnative tappe ai confini del mondo. 40 persone - tra ricercatori, medici, operatori media e personale di servizio - si alterneranno ogni 30 giorni a bordo dei veicoli Iveco, per supportare e documentare questa sfida unica e indimenticabile.



PREPARAZIONE IVECO MASSIF OLTRE



LE TANICHE SUPPLEMENTARI (a sinistra) sono posizionate sul portellone, al posto della ruota di scorta che, invece, è stivata nel vano bagagli. Qui sopra il gancio di traino Ulpio (ovvero ad uncino), simile a quello di uso militare ma più piccolo.

IL BOCCHETTONE del serbatoio non prevede lo sportello ma solo il tappo a vite. Per questo è stata realizzata una copertura in gomma, a tenuta magnetica, per evitare che acqua e nevischio gelando possano bloccare il tappo (a destra).



Nato apposta per l'off road più impegnativo, l'Iveco Massif non si piega affatto ai compromessi imposti dalle più recenti tendenze automobilistiche, e anzi rappresenta un vero e proprio ritorno alle origini del fuoristrada. La spedizione "Oltre Beyond the Edge 2008" si colloca perfettamente in quest'ottica, ma per poter affrontare le proibitive condizioni del territorio artico anche il rude 4x4 Iveco ha dovuto subire una serie di modifiche, necessarie soprattutto per affrontare il grande freddo (con temperature comprese tra i -20° e i -50° C) senza incorrere in un precoce deterioramento dei materiali, in problemi di ordine dinamico e - soprattutto - nel congela-



IL PARAURTI TUBOLARE (di fianco) comprende il verricello e due occhielli, utilissimi per varie operazioni di aggancio. Tra l'altro servono anche per sollevare il veicolo o per montare il bull bar anticreppaccio anteriore (sopra).



mento di diversi, importanti componenti. Ecco come hanno fatto i tecnici Iveco a renderlo adatto anche a questa sfida.

Visto da fuori

Bianco come la neve che deve affrontare e blu come la tonalità che identifica questa spedizione, l'Iveco Massif guadagna ancora più fascino per gli amanti delle grandi imprese. A parte le valutazioni estetiche, ciò che conta è essere sicuri di portare a termine l'intero tragitto e - vista la desolazione dei territori attraversati - due capienti taniche per il gasolio fanno bella mostra di sé sul portellone posteriore. Naturalmente bisogna anche ipotizzare la necessità di rimorchiare qualche compagno in difficoltà, e per questo motivo non può mancare un robusto gancio traino di tipo militare. Con questa stessa filosofia i quattro fuoristrada Iveco sono dotati di un paraurti tubolare anteriore con occhioni e di un verricello elettrico telecomandato dall'abitacolo, cui si aggiunge all'occorren-

IL PORTAPACCHI (nelle immagini in alto) integra quattro fari supplementari, indispensabili per illuminare la lunghissima notte artica. Piuttosto insolita per una spedizione del genere è invece la tenda "maggiolina", fatta apposta per ospitare l'equipaggio. Il personale di supporto è più fortunato, perché alloggia all'interno di due Iveco Daily 4x4, appositamente allestiti.



I FANALI (sia anteriori che posteriori, come si vede nelle immagini a sinistra e in alto) sono protetti da apposite griglie metalliche. In basso la maniglia per l'apertura d'emergenza delle portiere.



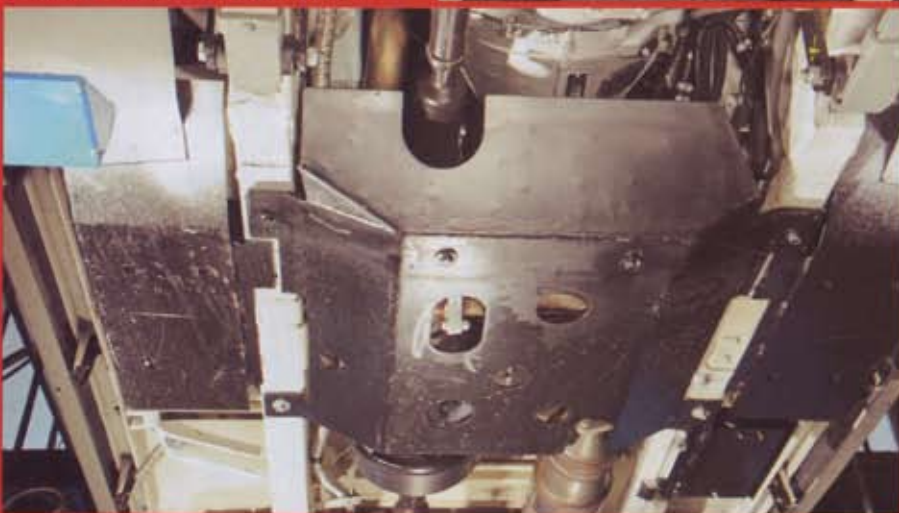
PREPARAZIONE IVECO MASSIF OLTRE



ALLE BASSISSIME TEMPERATURE si può regolare l'afflusso d'aria al raffreddamento con una tendina (visibile arrotolata sopra il radiatore). A destra (dall'alto) altri due elementi indispensabili: il riscaldatore Eberspacher per il motore e il prefiltra antigelo per il gasolio.



LA PROTEZIONE DEL SOTTOSCOCCA è stata particolarmente curata con piastre, tubi e rinforzi a salvaguardia del retrotreno e del serbatoio (sopra), del differenziale posteriore (in alto a destra) e, più in basso, per la parte anteriore, il radiatore e la coppa dell'olio.



IL CAMBIO E IL RIPARTITORE DI COPPIA sono ricoperti dalla stessa protezione (qui sopra), per salvarli da possibili "toccate" con qualche ostacolo nascosto dalla neve e dal ghiaccio.

za uno speciale bull bar sagomato anticrepaccio fatto apposta per evitare spiacevoli "cadute". Per prevenire il congelamento del tappo carburante, c'è una tendina in gomma a tenuta magnetica. Il tetto è dominato da un portapacchi con fari supplementari, sul quale trova posto anche una tenda "Maggiolina" per il pernottamento dell'intrepido equipaggio. Inoltre una bella collezione di griglie protegge i fari contro eventuali danneggiamenti, mentre un meccanismo antighiacciamento assicura l'apertura d'emergenza delle portiere in ogni condizione. E per finire, quattro pneumatici Yokohama Geolandar M/T chiodati (a sezione maggiorata), con altrettanti cerchi antistallonamento.

Sotto la scocca e dentro il cofano

Completissimo il pacchetto delle protezioni per gli organi meccanici, che tutelano da qualsiasi impatto il serbatoio, il ponte posteriore, i differenziali, il radiatore, la coppa dell'olio, il cam-



LA CHIODATURA dei pneumatici ruote è stata effettuata direttamente dai tecnici Yokohama.



bio e il ripartitore di coppia. Anche la batteria supplementare da 30W (montata in un vano ricavato davanti alla pedaliera) viene protetta sia dagli urti che dal freddo. Idem dicasi per il riscaldatore Eberspacher a gasolio, posizionato all'interno del cofano per preriscaldare il motore e portarlo rapidamente in temperatura (per garantire il massimo comfort all'equipaggio, un secondo riscaldatore Eberspacher tipo aria/aria è stato montato su un fianco del vano di carico). Tra le "aggiunte" c'è anche una tendina per regolare il flusso di aria attraverso al radiatore ed un prefiltro gasolio. Intanto lo stretto di Bering è sempre più vicino.



UNA SECONDA BATTERIA è stata posizionata in un vano riscaldato e isolato termicamente ricavato nel pavimento anteriore (a sinistra). Un riscaldatore Eberspacher aria/aria (in alto) alimentato a gasolio può riscaldare indipendentemente l'abitacolo.

TUTTI GLI INTERVENTI EFFETTUATI

- Pneumatici Yokohama Geolandar M/T 615/75 R16
- Cerchi antistallo
- Batteria supplementare da 30W
- Due riscaldatori Eberspacher a gasolio (uno acqua motore, uno aria/aria interno)
- Prefiltro gasolio riscaldato e protetto
- Tendina di regolazione flusso aria radiatore
- Protezione serbatoio
- Protezione zona differenziale ponte posteriore
- Protezione differenziale anteriore
- Protezione radiatore
- Protezione coppa dell'olio
- Protezione cambio e ripartitore di coppia
- Protezione e isolamento batteria supplementare
- Serbatoio supplementare da 2 litri per il riscaldatore Eberspacher interno aria/aria
- Protezione fanali anteriori e posteriori
- Taniche per il gasolio
- Gancio traino di tipo militare
- Paraurti tubolare anteriore con occhioni di sollevamento
- Verricello elettrico telecomandato dall'abitacolo
- Bull bar anticreppaccio anteriore
- Bevette in gomma parafanghi
- Copribocchettone serbatoio magnetico
- Portapacchi con fari supplementari e tenda "maggiorina" (1-2 persone)
- Apertura d'emergenza antighiaccio.

