

E' partita sabato 4 gennaio da Rosario, in Argentina, e terminerà - se tutto va come dovrebbe - il 18 Gennaio a Valparaiso in Cile l'avventura di Continental alle ruote della vettura più piccola al via della Dakar 2014. La Fiat Panda Cross, non nuova alle avventure nei rally-raid, per l'occasione ribattezzata PanDAKAR è affidata all'equipaggio composto da Giulio Verzelletti e Antonio Cabini, veterani delle corse nel deserto sia in moto che in auto e camion. Un percorso di oltre 9000 chilometri, di cui più di 5000 di prove speciali impossibili attraverso deserti e tratturi dall'Argentina alla Bolivia al "nulla lunare" dell'Atacama fino al Cile, caratterizza l'edizione 2014 della Dakar, in assoluto la più lunga e più dura della storia di questa maratona impossibile, con passaggi in quota sulle Ande mai raggiunti in passato. E' logico che, per garantire il massimo delle performances soprattutto in tema di robustezza e di affidabilità, la PanDAKAR è stata completamente rivisitata dal punto di vista telaistico e meccanico partendo dalla base della versione di serie della Panda Cross. La struttura di scocca è stata irrobustita completamente risaldata con l'apporto di una fitta gabbia di protezione, sono stati ridisegnati ex-novo i telai anteriori e posteriori di supporto dei bracci e delle sospensioni, sono stati progettati specifici ammortizzatori telescopici regolabili a doppio effetto e a corsa maggiorata con molle doppie registrabili che elevano in maniera considerevole l'altezza dal suolo, è stata montata una piastra sottoscocca per proteggere dagli urti, sono state installate nell'abitacolo completamente svuotato tutte le strutture di sicurezza obbligatorie, un serbatoio maggiorato ed una rastrelliera per 3 ruote di scorta. Dal punto di vista meccanico il motore diesel è stato portato alla cilindrata di 1900 cc con una potenza di 180 cavalli di tutto rilievo per la piccola Panda, cambio a 6 marce, frizione rinforzata in rame e 4 freni a disco maggiorati sulle 4 ruote.

Quattro parafranghi allargati ospitano le Continental CrossContact AP di misura 215/80R15, pneumatici M+S off-road di produzione di serie dotati generosi tasselli sul battistrada che conferiscono particolare attitudine alla guida su terreni difficili come sterrati duri con pietre e buchi, ma anche sufficientemente elastici e robusti da garantire un buon "galleggiamento" su sabbia e sul fesh-fesh in tutta sicurezza in condizioni di sottopressione.

Il team ha a disposizione in tutto una ventina di ContiCrossContact AP per affrontare qualsiasi evenienza nei terribili 9000 chilometri del rally. A supporto della PanDAKAR il team Orobica Raid ha iscritto alla Dakar 2014 anche due autocarri Mercedes Unimog che avranno il compito di seguire in gara la macchina portando i ricambi necessari ed i meccanici per gli interventi più immediati. Un altro camion-officina attrezzato fornirà l'assistenza completa a fine di ogni tappa.

"E' una sfida che abbiamo voluto affrontare con un sacco di passione per dimostrare che gare di questo genere non sono riservate unicamente ai 'mostri' ufficiali delle case", spiega Nicola Montecchio, ingegnere di Fiat coinvolto a livello di consulenza privata

nell'operazione Rally Dakar. "La PanDAKAR è la più piccola vettura in gara, ma ha dalla sua il potenziale della leggerezza e dell'agilità, ed è affidata a due veterani di questo genere di corse. Puntiamo ad arrivare a Valparaiso per dimostrare che la nostra idea è vincente: non è importante la posizione di classifica, chi riesce a salire sulla pedana di arrivo dopo 9000 chilometri inimmaginalmente massacranti è già di per sé un eroe".

"La scelta di utilizzare pneumatici di serie", spiega Alberto Bergamaschi, responsabile di Continental per i rapporti con Fiat, "nasce dal fatto che le coperture ContiCrossContact AP hanno una capacità incredibile di adattarsi ai più svariati tipi di terreno. Forse dovranno cedere qualcosa alle racing nella prestazione pura, ma la versatilità di impiego alla fine farà valere il suo peso".