

Un occhio di **riguardo**

Una preparazione alla portata di tutte le tasche, con migliorie pensate per l'impiego di tutti i giorni e i viaggi d'avventura



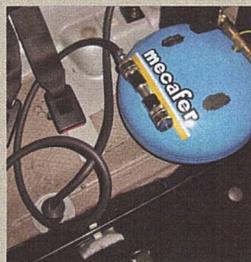
Non perdiamoci di vista... potrebbe essere il leit motiv di un'esperienza umana, prima ancora che di un progetto. Due viaggi avventurosi, intervallati di tre anni, hanno portato Alessandro, ottico milanese, fin nel profondo sud maghrebino, pronto a offrire la sua competenza per il controllo della vista degli abitanti del villaggio berbero di Khemliya, immerso nell'Erg Chebbi nei pressi di Merzouga (conosciuto per la sua scuola di musica e ballo popolare), fornendo poi gratuitamente gli occhiali necessari alla popolazione, adulti e bambini, affetti da carenze visive. Non si tratta di una missione promossa da facoltose Onlus o da

potenti organizzazioni umanitarie sempre in cerca di visibilità mediatica, ma semplicemente di un'iniziativa personale, che testimonia la volontà di essere d'aiuto al prossimo, portando aiuto alle popolazioni più disagiate. Un cammino supportato dall'inossidabile compagna di viaggio, Nissan Terrano II 3.0 TD, che in due riprese, nell'estate del 2007 prima e nel 2010 poi, ha accompagnato Alessandro e sua moglie Laura dal Nord d'Italia fino al Sud del Marocco.

Trattandosi del veicolo utilizzato sia per gli spostamenti quotidiani sia per il tempo libero, poche ma incisive sono state le modifiche apportate alla robusta meccanica Nissan, preservandone

l'integrità originale con l'aggiunta di rinforzi e adattamenti solo dove necessari. Disponendo d'origine di un sistema di sospensione misto, sono state "tirate" le barre di torsione anteriori e irrobustite le molle elicoidali posteriori, con l'inserimento al loro interno di altre molle, di minore diametro, per migliorare le prestazioni a pieno carico. Assieme a quattro ammortizzatori Koni Raid, l'assetto beneficia ora di una elevazione di 5 cm all'avantreno e di 6 cm al retrotreno. A causa dell'innalzamento, si è riscontata un'usura prematura della barra di rinvio dello sterzo, quindi è stata realizzata una leva sagomata per lavorare correttamente e sono ▶

IL MINIMO DI DOTAZIONE PER OGNI EVENIENZA



Una robusta piastra protegge gli organi meccanici inferiori dalle interferenze col terreno. Il compressore interno ha un serbatoio d'aria toroidale, occultato sotto la panca posteriore: provvedono a una riserva d'aria compressa sempre pronta per il gonfiaggio dei pneumatici.



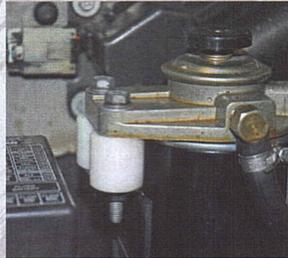
All'interno del bagagliaio trova posto, opportunamente fissata al pianale con una piastra a ganascia, la seconda ruota di scorta, oltre a un piccolo gruppo elettrogeno a benzina da 1500 Watt di potenza, utile per l'illuminazione serale e per l'alimentazione degli apparati elettrici.



UN PO' DI CONTI IN TASCA

Tanta passione e una scelta oculata delle modifiche hanno reso più performante questa polivalente Terrano II. Sul fronte meccanico, sono stati necessari 800 euro per la slitta Asfir in duralluminio, 250 euro per quattro distanziali ruota in alluminio, 600 euro per i quattro ammortizzatori Koni e 40 euro per i giunti a singola crociera con ingrassatore. Le molle supplementari da carico sono costate in Marocco 500 Dirham (poco meno di 50 euro), mentre la modifica alla barra di sterzo ha richiesto giusto 15 euro di materiale e un paio d'ore di lavoro nell'attrezzato garage di casa. Vero fulcro dell'incremento delle prestazioni e dell'abbassamento dei consumi, il dispositivo elettromagnetico Dukic costa, di listino, 1.070 euro più Iva e installazione, preferibilmente da far effettuare da un tecnico consigliato dal costruttore.

MOTORE OK E ARIA COMPRESSA SEMPRE PRONTA



Due innesti rapidi per l'inserimento del tubo di portata dell'aria compressa sono facilmente raggiungibili dalla calandra del radiatore e in prossimità del paraurti posteriore. Sotto al cofano lavora, installato giusto dopo la pompa del gasolio, un dispositivo elettromagnetico Dukic per migliorare le prestazioni motoristiche, a fronte di un'evidente riduzione dei consumi di carburante.



Per limitare le oscillazioni, durante il viaggio si è reso necessario irrigidire le sospensioni posteriori, aggiungendo due molle supplementari, interne alle elicoidali già presenti, recuperate da un'utilitaria e sapientemente installate da un meccanico marocchino presso una delle tante officine improvvisate lungo la strada: una modifica artigianale ma efficace.



OTTICO ITINERANTE

Alessandro e sua moglie Laura uniscono la passione per il fuoristrada con la professione di ottici optometristi. Il binomio ha portato alla realizzazione del Progetto Ottico nel Deserto, con le visite "a domicilio" in un villaggio berbero nell'estremo Maghreb occidentale, dove sono stati misurati e provvisti di lenti tutti gli abitanti con carenze visive. Disponendo di una discreta manualità, Alessandro ha provveduto personalmente alla realizzazione di alcune soluzioni, affidandosi a officine di sua fiducia per il montaggio professionale sulla Terrano degli elementi più delicati. Potete contattarlo allo 335-8082770 oppure visitare il sito web www.motoflipperando.it.

stati anche rialzati i fissaggi della barra stabilizzatrice anteriore, fornita ora di vincoli uniball che accompagnano ogni oscillazione.

Le due crociere originali dell'albero di trasmissione sono state sostituite con altrettante di provenienza Land Rover, più adatte alla rotazione anche con maggiore inclinazione e provviste di ingrassatore. Un compressore monocilindrico inserito tra i lamierati provvede a mantenere in pressione il serbatoio da 5 litri, per disporre in ogni momento di un potente getto d'aria compressa, così come un piccolo generatore a scoppio offre l'energia per l'illuminazione serale e il funzionamento delle apparecchiature

per le visite oftalmiche. Sostituito il debimetro – vero tallone d'Achille di questa fuoristrada – all'alimentazione è stato aggiunto un congegno elettromagnetico per l'ottimizzazione della combustione, il Dukic Day Dream (www.dukicdaydream.com), nella sua versione per auto e van, che alla prova dei fatti ha effettivamente consentito un risparmio nel consumo di carburante, tanto sulle brevi percorrenze che nei lunghi trasferimenti, che lo scrupoloso Alessandro quantifica in almeno il 5%, consentendo un'erogazione più fluida e progressiva, con un sensibile guadagno in termini di coppia e potenza. ■

testo e foto di Duilio Damiani