

Avventura tra le dune

31/03/2026 Due fratelli e un sogno: il Sahara, con i suoi paesaggi lunari fatti di sabbia e roccia, il silenzio assoluto, la luce accecante del giorno, il buio stellato della notte. E come compagna, una Cayenne S prima generazione.

Partiamo all'alba del 26 dicembre da Novara, tre auto e un'unica direzione: il deserto tunisino. La nostra piccola colonna è composta dalla mia Porsche Cayenne S prima serie manuale, dalla Land Rover Defender V8 2025 e dalla Toyota Land Cruiser 76. Tre interpretazioni del fuoristrada, tre modi diversi di affrontare la sabbia. Io e mio fratello Guido siamo sulla Cayenne, la più «insolita» del gruppo per un viaggio nel Sahara, ma forse proprio per questo la più curiosa da mettere alla prova. Raggiungiamo il porto di Genova senza traffico e ci imbarchiamo per Tunisi. È l'inizio di un viaggio che immaginavamo da mesi: una parentesi di libertà, un tempo sospeso fatto di meccanica, natura e complicità. L'arrivo in Tunisia, il 27 sera, è accompagnato da un cielo pesante, ma l'umore è alle stelle. Tra controlli e burocrazia consumiamo l'attesa, poi finalmente raggiungiamo l'hotel. Da lì in poi, la strada verso il deserto diventa sempre più concreta.

La Cayenne per sua natura ha una vocazione autenticamente offroad, che la mette perfettamente a suo agio anche nel deserto. Telaio robusto, trazione integrale, bloccaggio dei differenziali nelle versioni più

accessoriate le permettono di affrontare sabbia, dune e alte temperature con grande affidabilità.

Il giorno seguente ci spostiamo verso Douz, la «porta del Sahara». Sei ore di guida tra autostrade, centri abitati e lunghi rettilinei immersi nel nulla. Sulla strada incrociamo convogli di fuoristrada diretti nel deserto, Toyota preparate e mezzi da spedizione: la nostra Cayenne attira sguardi curiosi, ma non si lascia intimidire. La prima serie, con il cambio manuale, sembra nata per un viaggio d'altri tempi.

A Douz incontriamo Braim, la nostra guida. Ci mostra le mappe, analizza i tragitti possibili e ci prepara al fatto che le dune, quest'anno, sono particolarmente impegnative. L'indomani si entra davvero nel Sahara.

Il 29 dicembre abbandoniamo l'asfalto e iniziamo a seguire la pista che si insinua tra le prime dune. La temperatura è mite, la luce chiara. In lontananza la Land Cruiser 80 di Braim avanza come un animale abituato al terreno. Dopo qualche ora raggiungiamo Tembaine, dove incrociamo altri viaggiatori e condividiamo un pranzo veloce a base di brik. Poi iniziano le vere dune – e con loro i primi problemi.

Una delle nostre auto stallona una gomma in un avvallamento profondo. È il primo momento in cui il gruppo si compatta davvero: si scava, si solleva, si sistema. La Cayenne sorprende per trazione e fluidità: il peso contenuto, il motore pronto e il differenziale fanno la differenza. È un'auto nata per la strada, ma nel deserto si muove con naturalezza.

Montiamo il campo in una vallata silenziosa. La notte è gelida e umida, il cielo incredibilmente vicino. Dormire non è semplice, ma il fascino del deserto ripaga di ogni scomodità

Il giorno successivo ci dirigiamo verso Sif Essouan. Le dune crescono di altezza, i passaggi si fanno tecnici: bisogna affrontare le creste con decisione ma senza eccessi, mantenere slancio, leggere il terreno. Tutti, almeno una volta, rimaniamo impantanati. La guida diventa un esercizio di sensibilità: capire dove la sabbia cambia consistenza, come distribuire il peso, quando alleggerire il gas. In queste condizioni la Cayenne mostra un equilibrio sorprendente: sale dove non ci aspettavamo, recupera trazione anche nelle situazioni più morbide, mantiene compostezza.

Durante il tragitto scopriamo che Braim organizza il Festival Rally di Douz: ora capiamo la sicurezza con cui affronta qualsiasi pendio.

Il 31 dicembre, dopo un briefing mattutino, ci rendiamo conto che raggiungere Sif Essouan richiederebbe ancora un giorno e mezzo. La sabbia è troppo fesh-fesh, rischiosa. Decidiamo di cambiare rotta e puntare verso Lac Lahwidette, un'oasi immersa nel nulla. Lì, la sera di Capodanno, festeggiamo in un piccolo bar locale – il «Bar Carlos» – con omelette, cous cous, brik e un po' di vino portato dall'Italia. La notte è semplice, autentica. Un Capodanno diverso, forse più vero.

Il nuovo anno inizia con vento forte e sabbia negli occhi. Le dune sono morbide, insidiose, ma grazie alla radio e alla guida di Braim manteniamo un passo costante. Incontriamo alcuni dromedari liberi ma marchiati: vivono in totale autonomia, lontani da qualsiasi struttura umana. È una delle immagini più

potenti del viaggio.

Quella sera montiamo il campo tra le dune, più riparati dal vento. Ceniamo con quello che era avanzato per la cena di Capodanno: cotechino, pane brioche, foie gras. Tra il fuoco che scoppietta e il freddo che scende, il deserto ci sembra casa.

Il 2 gennaio ci rimettiamo in marcia presto. Obiettivo: il campement Zmela, un gruppo di tende nel nulla. A pranzo, presso il Pozzo di Elmida, incontriamo motociclisti italiani senza cibo. Condividiamo il nostro, come spesso succede tra viaggiatori del deserto. La strada verso Zmela è lunga e tecnica, circa 50 km di sabbia cedevole che mettono alla prova tutti i mezzi. Arriviamo al campo nel pomeriggio inoltrato, tra famiglie tunisine che vivono il deserto in modo più leggero, quasi vacanziero.

Il 3 gennaio è l'ultimo giorno nel Sahara. La stanchezza si sente, ma anche un po' di tristezza: il deserto sa legarti a sé. Chiediamo a Braim un ultimo giro impegnativo, un saluto alle dune più alte. Le affrontiamo con decisione, lasciando che la sabbia disegni le ultime traiettorie.

Poi la civiltà ricompare. A Ksar Ghilane salutiamo Braim, rigonfiamo le gomme, puliamo i filtri e ci dirigiamo verso l'asfalto: 580 km fino a Tunisi, dove arriviamo la sera tardi. Il giorno dopo il traghetto per Genova chiude il cerchio.

La Tunisia ci resta addosso: i colori, il silenzio, la sabbia, le difficoltà, la scoperta che anche un'auto nata per la strada può trovare la sua voce nel deserto. La Cayenne S, con le sue tre pedaliere e il suo spirito genuino, non solo ha tenuto testa a Defender e Land Cruiser, ma in più momenti ha guidato il passo del gruppo.

Testo: Andrea Greppi

MEDIA ENQUIRIES



Giulia Olivari

Press & PR Manager Porsche Italia
+39 3407143414
giulia.olivari@porsche.it



Sofia Dona

+39 342 1872289
sofia.dona@porsche.it

Consumption data

911 Turbo S (Modello precedente)

Macan Turbo (WLTP)*: Consumo energia elettrica ciclo misto (gamma modelli): 20.6 – 18.3 kWh/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 0 g/km; Stato [StandHeute]

Taycan 4S (WLTP)*: Consumo energia elettrica ciclo misto (gamma modelli): 20.1 – 17.6 kWh/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 0 g/km; Stato [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it/storia-e-heritage/Avventura-tra-le-dune.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/efb39deb-495d-4122-a71c-9b2931be4c43.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart