

QXQ - ELABORAZIONE

LAND ROVER DEFENDER 110 TD4
by TE-CAR



ESSENZIALE & FUNZIONALE

Nell'allestire questa 110 per i viaggi in Africa si è badato a non stravolgere il progetto originale, apportando solo le modifiche ritenute strettamente necessarie



TESTI E FOTO
PAOLO BARALDI
QXQ REPORTER

Chissà se nel 1947 Maurice Wilks, quando disegnò il primo veicolo con il nome Land Rover, immaginava di aver dato vita ad un mito del fuoristrada che ancora oggi è sinonimo, nell'immaginario collettivo, di avventura. In seguito Nino Cirani, poliedrico personaggio dai mille talenti ed interessi, grazie alle sue "Aziza", cioè le Land Rover con cui effettuava viaggi esplorativi, ha contribuito come pochi altri a rendere ancora più intramontabile questa leggenda. In quegli anni le preparazioni non erano esasperate come ai giorni nostri, gli interventi erano misurati e gli allestimenti studiati in modo rigoroso ed all'insegna della massima efficienza. Marco Terrazan, titolare della concessionaria Land Rover Te-Car di Gallarate (Varese), ha preparato per i raid africani una Defender 110 Td4 lavorando quasi "per sottrazione", ovvero installando solo gli accessori ritenuti strettamente necessari, perché convinto sostenitore del principio secondo cui meno aggiunte e modifiche vengono effettuate e meno problemi si potranno avere nel corso dei viaggi. Questa sua filosofia, sorretta dalla profonda convinzione che la Defender sia già in grado di

affrontare queste situazioni senza una particolare preparazione, lo ha portato anche ad utilizzare, quando era possibile, solo accessori originali. Parlare di questa Land, quindi, è un po' come tornare ai primordi del fuoristrada, dove il fattore umano era preminente rispetto al mezzo meccanico.



IL MOTORE E LA TRASMISSIONE

Il Ford 2.4 common-rail (foto 1) non ha subito interventi drastici. Tutta l'attenzione è stata rivolta ad una rimappatura "soft" della centralina elettronica, effettuata dalla Digital Motor di Cavaria (Varese), che ha regalato circa 20 cavalli in più rispetto ai 122 originali, nonché una migliore erogazione della coppia motrice. Inoltre è stata innalzata anche la soglia oltre la quale entra in azione il limitatore di velocità (ora si attiva a 145 km/h). In previsione dei viaggi in Africa non poteva certo mancare lo snorkel (foto 2), originale Land Rover, il quale ha richiesto un piccolo aggiustamento della flangia che lo collega al passaruota (foto 3), che ha dovuto essere spostata in avanti in seguito all'installazione del roll bar. L'impianto elettrico è stato mantenuto nella sua configurazione di serie, con l'aggiunta soltanto di una seconda batteria (foto 4) da 80 Ah, posizionata nel vano sotto il sedile del passeggero anteriore. Del tutto invariata è rimasta anche l'intera trasmissione.



LE SOSPENSIONI, I FRENI E LO STERZO

L'ormai affermato ed apprezzatissimo sistema sospensivo della Defender, costituito da due assali rigidi con molle elicoidali guidate l'anteriore da due puntoni longitudinali e il posteriore da uno schema trilink, non è stato modificato

né strutturalmente né nella geometria. Soltanto le molle (nella foto 1 un'anteriore, nella foto 2 una posteriore) sono state sostituite con quelle di tipo heavy duty proposte dalla stessa Land Rover che, oltre a rialzare il veicolo di 3 cm, permettono

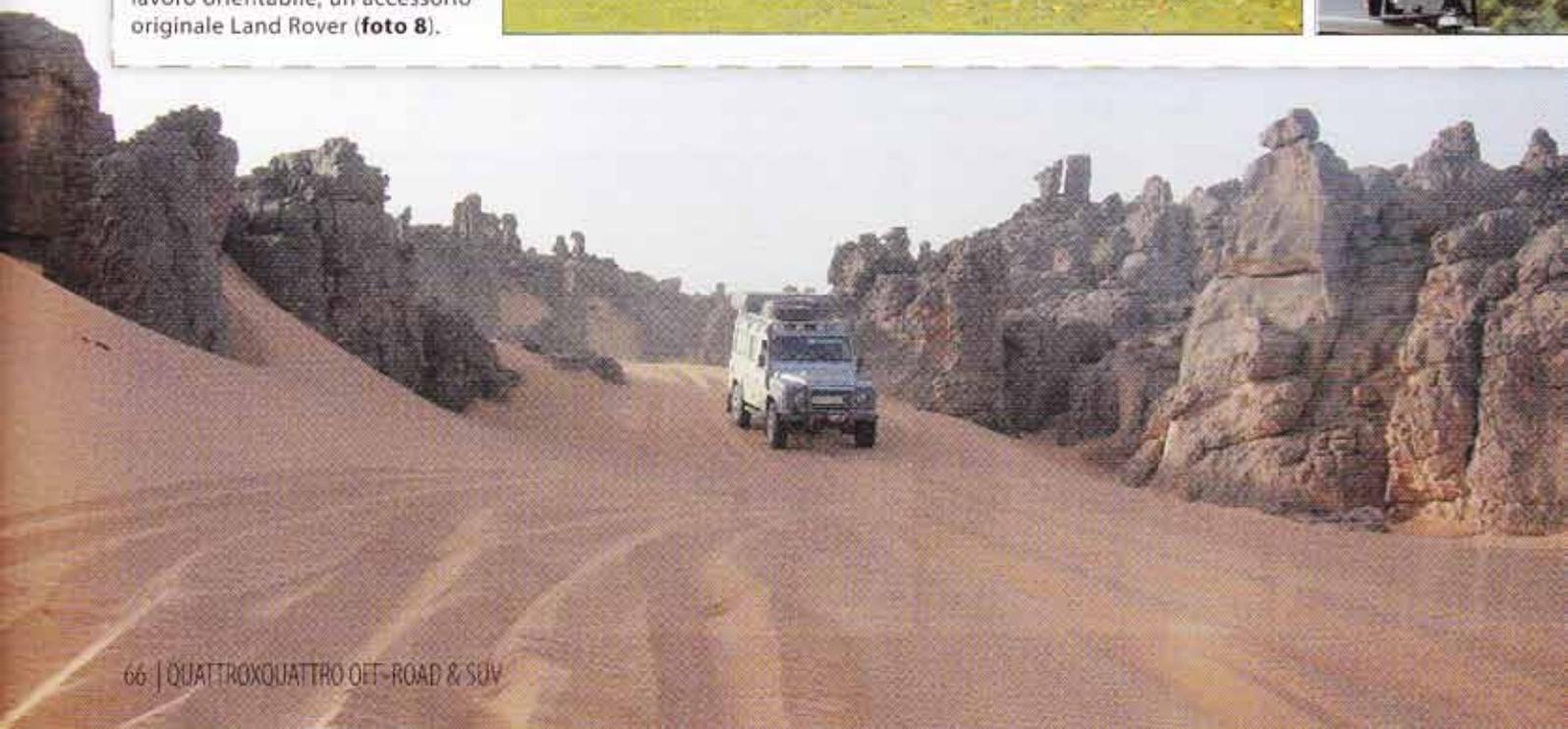
di sopportare meglio il carico richiesto da un lungo viaggio nel deserto. Gli ammortizzatori non sono stati rimpiazzati e sono state mantenute anche le barre stabilizzatrici previste dal costruttore. I pneumatici, dei General Grabber TR 235/85 R 16,

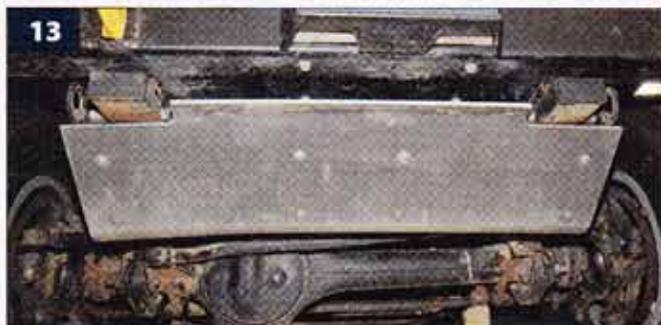
sono montati sui robusti cerchi in lega Racer di misura 7x16 (foto 3) con installati i beadlock interni della Second Air. Totalmente di serie sono rimasti anche l'impianto frenante, che qui è privo di Abs, e tutti gli organi di sterzo.



L'ESTERNO

Anche un occhio inesperto, osservando questa Defender, percepisce subito il suo spirito libero, la sua anima votata ai viaggi. Infatti è proprio esternamente che questa 110 ha subito le maggiori modifiche. In ordine di tempo, l'ultimo accessorio ad essere stato aggiunto (nelle foto scattate in Libia, infatti, noterete che non era stato ancora montato) è un robusto roll bar esterno in acciaio (**foto 1**) realizzato dalla Raptor 4x4 che, grazie ai suoi vari ancoraggi, i quali dalla carrozzeria (**foto 2**) scendono al telaio (**foto 3**), garantisce quel livello di sicurezza richiesto da chi ama avventurarsi tra le dune del Sahara senza preoccupazioni. Al roll bar è stato fissato un portapacchi in alluminio dell'Outback tramite degli ancoraggi realizzati appositamente (**foto 4**). Su di esso trovano posto: una ruota di scorta, una sacca porta attrezzatura della Green Valley, la tenda Overzone (**foto 5**), prodotta dalla Autohome e quattro potenti fari di profondità della Ipf da 100 Watt l'uno (**foto 6**), provvisti della loro copertura per rispettare la normativa vigente. Per accedere alla tenda è stata installata, a sinistra del portellone posteriore, una comoda scaletta in alluminio (**foto 7**) dell'Outback, robusta e di pregevole fattura, mentre sul lato opposto si trova un faro da lavoro orientabile, un accessorio originale Land Rover (**foto 8**).





Il paraurti anteriore (foto 9) è il modello che la Land Rover mette a disposizione dei propri clienti che vogliono installare un verricello, il quale nella fattispecie è un Warn 9.5 XP da 4,3 tonnellate (foto 10). Tutti i fari (foto 11 e 12) sono protetti con griglie metalliche originali

Land Rover. Per proteggere la tiranteria dello sterzo è stata montata una piastra in alluminio da 5 mm anch'essa commercializzata dalla Land Rover (foto 13). Per evitare danni al portellone causati dagli scossoni della marcia in fuoristrada, la seconda ruota

di scorta è alloggiata su di un robusto cancello portaruota, sempre proveniente dal catalogo ufficiale Land Rover (foto 14). Da ultimo, ma non per importanza, segnaliamo il serbatoio in alluminio supplementare per il gasolio (foto 15), realizzato dalla

Global Adventure Service di Roma e fissato ai supporti della carrozzeria (foto 16) sotto il lato destro del pianale. Ha una capienza di circa 70 litri ed è dotato di impianto con pompa elettrica per travasare il gasolio direttamente nel serbatoio di serie.

