

**PREPARAZIONI**

**LAND ROVER DEFENDER 300 TDI**



# ALL'INSEGUIMENTO DELLA BANDA **BASSOTTI**



## QUALCHE FUORISTRADISTA HA GRIDATO ALLO SCANDALO. VERAMENTE BELLO, GRAN MOTORE... MA SE FOSSE STATO "10 CENTIMETRI" PIÙ ALTO...! LA PAROLA ALLO STESSO PREPARATORE

**A**bbiamo utilizzato un Defender 300 TDI in buone condizioni e abbiamo fatto "razzia" nel fornitissimo magazzino LandRoverTeam. Per prima cosa si è provveduto ad abbassarlo con molle più basse e ammortizzatori più robusti. Ma poco dopo ci siamo accorti che in curva si coricava troppo; quindi abbiamo montato una barra antirollio di diametro maggiore rispetto a quelle di serie e sostituito tutte le boccole di gomma con altre di tipo più rigido. A questo punto il Land ha chiesto al

motore più cavalli: abbiamo quindi installato una turbina maggiorata a geometria variabile, eliminato un silenziatore dell'intercooler e costruito un nuovo impianto di aspirazione, facendolo "respirare" da una presa Naca, in bella mostra sul cofano in vetroresina modificato per accoglierla. Per tenere sotto controllo le temperature del motore, i giri e la pressione del turbo, nell'abitacolo è stata installata una nuova plancia centrale per gli strumenti

supplementari. Poi ci siamo accorti che con il motore più potente e molto più pronto a prendere i giri, si sarebbero potuti allungare i rapporti: quindi abbiamo optato per un riduttore del Discovery 1 (con rapporti più lunghi) e un "overdrive", in modo da avere la possibilità delle mezze marce, molto utili per i falsi piani, per avere il propulsore sempre pronto nelle salite, per i trasferimenti su autostrada e per ridurre i consumi, che, in ogni caso, non sono mai scesi sotto gli 8 km/l.

Beh! Adesso si che cominciava il divertimento. Percorrendo un misto stretto, ma veloce, ho potuto iniziare a capire meglio questo Defender, scoprendo che l'impianto frenante, dopo una decina di chilometri di "prova speciale", dava vistosi segni di affaticamento. Abbiamo risolto il problema con dischi freno autoventilanti, ganasce, pastiglie più morbide e tubi di raccordo aeronautici. Infine qualche lavoro di estetica ed ecco fatto: finalmente il Land era "a posto"!

# ESTERNI

Ci voleva un musetto più aggressivo che si accompagnasse alla Naca da competizione: quindi abbiamo costruito un nuovo paraurti sagomato, che incorpora due potenti fari a led, un portatarga integrato, una nuova griglia motore che scende fino a coprire una presa d'aria ricavata sotto l'intercooler e due fanali più potenti al posto dei Lucas di serie. Per controbilanciare tutta la luce da contraerea nella parte anteriore, abbiamo sostituito i fanalini posteriori di serie con dei nuovi modelli a led, molto più potenti e visibili anche a grande distanza. Le due prese d'aria sui parafranghi sono state sostituite con altre in vetroresina, di nuovo design, quella di destra sagomata con un convogliatore che porta molta più aria nell'abitacolo e quella di sinistra con una presa per portare aria fresca nella zona del turbo, che viene poi scaricata attraverso tre fori circolari, ricavati nella parte verticale del cofano motore.

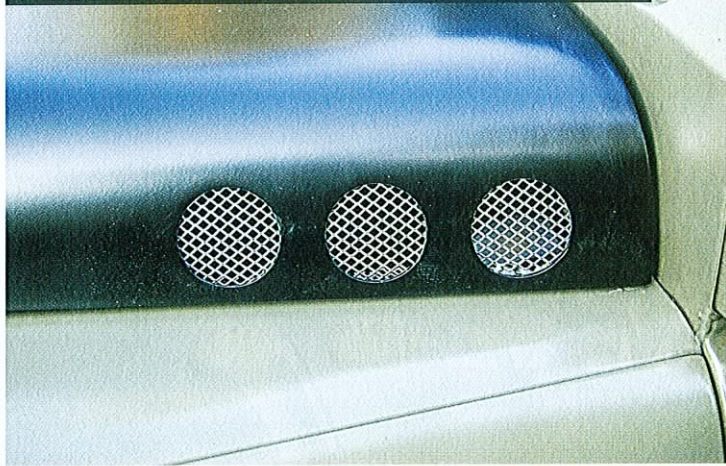
## SPECIFICHE E COSTI

|                                                 |                |
|-------------------------------------------------|----------------|
| Paraurti sagomato LandRoverTeam                 | € 442          |
| Due fari a led TerraFirma                       | € 125          |
| Griglia radiatore LandRoverTeam                 | € 50           |
| Due fanali ant. con centralina Devon 4x4        | € 367          |
| Prese d'aria sui parafranghi LandRoverTeam      | € 300          |
| Cofano in vtr Britpart modificato LandRoverTeam | € 405          |
| Fanalini a led post. Britpart                   | € 200          |
| <b>TOTALE</b>                                   | <b>€ 1.889</b> |

CONVOGLIATORE ARIA TURBO



FORI DI SCARICO ARIA CALDA VANO MOTORE



PARAURTI SAGOMATO CON FARI A LED, PORTATARGA E GRIGLIA MOTORE



FANALINI A LED



CONVOGLIATORE ARIA ABITACOLO



# INTERNI

Un po' più di comfort ed eleganza all'interno, con sedili di serie rivestiti in pelle, così come il giro vetri laterali e posteriori ed i pannelli portiere, con integrati quattro altoparlanti. Il cruscotto è impreziosito da una nuova plancia centrale con un potente impianto audio Alpine, navigatore e strumenti supplementari, fra i quali: il contagiri, il manometro turbo e la pressione e temperatura olio. E ancora un cubby-box leggermente più grande dell'originale, costruito in compensato marino e rivestito in pelle, con un vano "segreto" in alluminio all'interno. Abbiamo sostituito le due panchette posteriori con i più confortevoli sedili unici della Series 2 e 3. Al posto dei tappetini in gomma originali ne sono stati tagliati altri su misura in cocco, sia per i posti anteriori che per quelli posteriori. Infine è stato montato un volante Momo più piccolo di diametro rispetto a quello di serie e rivestito in pelle.

## SPECIFICHE E COSTI

|                                                                     |                |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|
| Sedili ant. rivestiti in pelle Tappezzeria Conti                    | € 440          |
| Rivestimento dei pannelli portiere in finta pelle Tappezzeria Conti | € 60           |
| Cubby-box OFS e Tappezzeria Conti                                   | € 130          |
| Plancia centrale LandRoverTeam                                      | € 67           |
| Impianto audio Alpine                                               | € 750          |
| Sedili post. Exmoor Trim                                            | € 240          |
| Tappeti in cocco LandRoverTeam                                      | € 160          |
| Strumenti supplementari Demon Tweaks                                | € 145          |
| Volante e mozzo Momo                                                | € 130          |
| <b>TOTALE</b>                                                       | <b>€ 2.122</b> |

PLANCIA CENTRALE



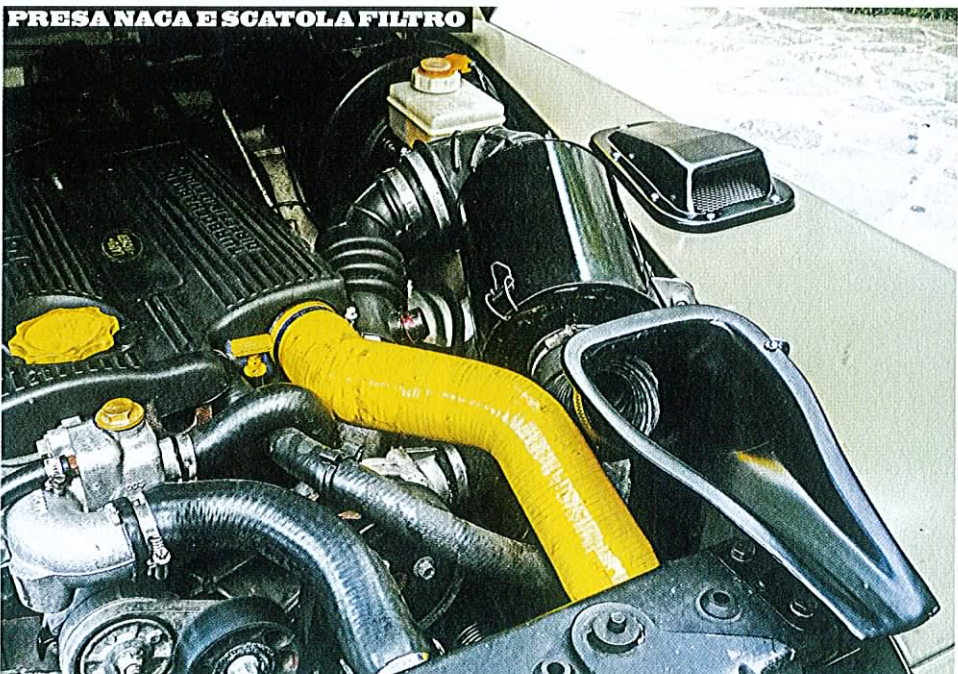
# MOTORE E TRASMISSIONE

Già di serie era divertente, ma il motore aveva bisogno di qualche cavallo in più, quindi: turbo ed intercooler maggiorati, tubo di scarico modificato, pompa del gasolio "ri-tarata", filtro e condotto di aspirazione modificato con presa Naca sul cofano leggero in vetroresina. Nel "recupero cavalli dove si può" abbiamo tolto il "ventolone" di serie, rimpiazzato da una elettroventola con un convogliatore. È stato sostituito il riduttore originale con quello del Discovery 1, dotato di rapporti più lunghi, ed è stato montato un overdrive per avere delle marce intermedie ed una quinta ancora più "lunga".

## SPECIFICHE E COSTI

|                                                        |                |
|--------------------------------------------------------|----------------|
| Turbo e collettori International 2.8                   | € 2.163        |
| Intercooler Devon 4x4                                  | € 550          |
| Tubo di scarico Britpart                               | € 30           |
| Pompa del gasolio LandRoverTeam                        | € 120          |
| Scatola filtro e condotto di aspirazione LandRoverTeam | € 70           |
| Filtro alta portata Britpart                           | € 27           |
| Elettroventola Demon Tweaks                            | € 180          |
| Presa d'aria Naca Demon Tweaks                         | € 25           |
| Overdrive DX Global Roamer (ex-Roverdrive)             | € 1.650        |
| Riduttore Discovery 1 revisionato LandRoverTeam        | € 1.250        |
| <b>TOTALE</b>                                          | <b>€ 6.065</b> |

PRESA NACA E SCATOLA FILTRO



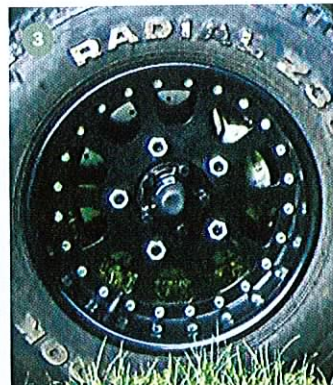
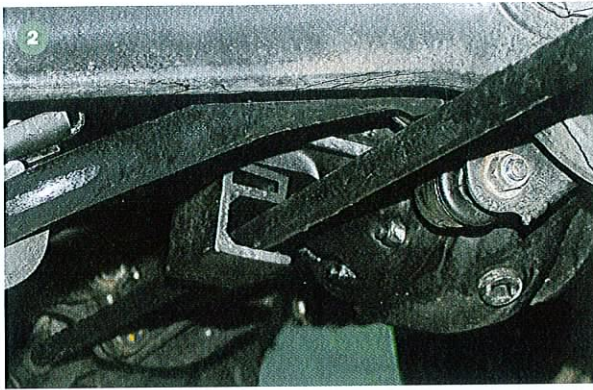
**Eliminato un silenziatore e costruito anche un nuovo impianto di aspirazione, facendolo "respirare" da una presa d'aria Naca in bella mostra sul cofano in vetroresina modificato per accoglierla**

# ASSETTO

Il primo lavoro è stato quello di montare quattro molle abbassate da -3" e rinforzate e ammortizzatori più rigidi e più performanti (1). Per diminuire il rollio sono state installate barre antirollio montate su boccole Polybush più rigide e, per rendere il Defender ancora più diretto nell'inserimento in curva, è stata adottata una barra anteriore di diametro maggiorato (2), la stessa utilizzata sui 110 militari blindati. Per completare l'assetto e rendere più aggressivo il look abbiamo montato delle ruote scomponibili OFS Super Wheels (3) (già vittoriose in diversi campionati italiani di offroad estremo con Herero 4x4) ma senza il doppio beadlock interno.

## SPECIFICHE E COSTI

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| Molle -3" Extreme 4x4       | € 380          |
| Ammortizzatori TerraFirma   | € 260          |
| Barre antirollio Land Rover | € 150          |
| Boccole Polybush            | € 100          |
| Ruote scomponibili OFS      | € 1.050        |
| <b>TOTALE</b>               | <b>€ 1.940</b> |

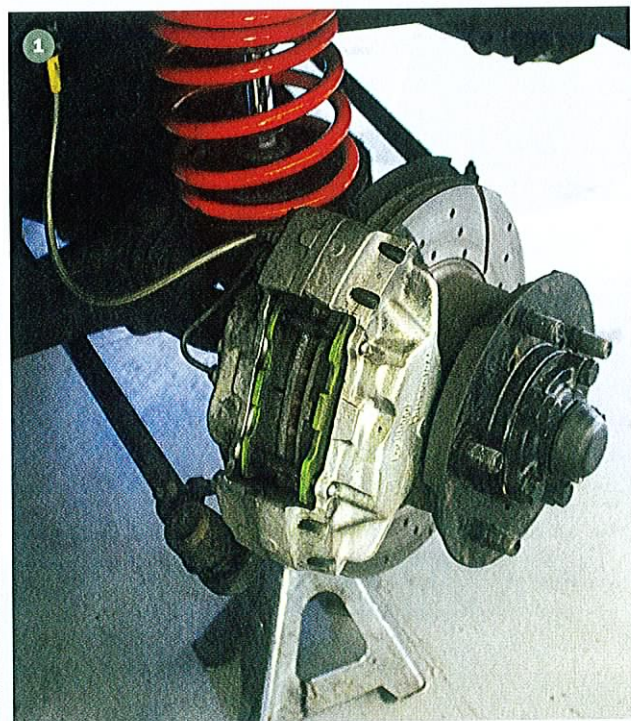


# IMPIANTO FRENANTE

Alle prime uscite di collaudo ci siamo subito accorti che la parte debole erano i freni che si surriscaldavano rapidamente, quindi sono stati adottati dischi autoventilanti, baffati, con pinze più potenti e pastiglie più performanti (1); naturalmente i tubetti flessibili sono stati rimpiazzati da quelli aeronautici ed è stato utilizzato un olio resistente alle alte temperature.

## SPECIFICHE E COSTI

|                                           |              |
|-------------------------------------------|--------------|
| Dischi freno autoventilanti Land Rover OE | € 150        |
| Ganasce EBC Performance                   | € 274        |
| Pastiglie EBC Performance                 | € 93         |
| Tubetti aeronautici TerraFirma            | € 31         |
| Olio DOT 5 Ferodo                         | € 18         |
| <b>TOTALE</b>                             | <b>€ 566</b> |



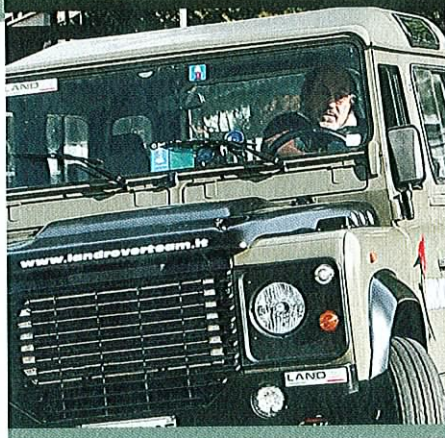
**Per prima cosa si è provveduto ad abbassarlo con molle più basse e ammortizzatori più robusti. Ma poco dopo ci siamo accorti che in curva si coricava troppo; quindi abbiamo montato una barra antirollio di diametro maggiore rispetto a quelle di serie e sostituito tutte le boccole di gomma con altre di tipo più rigido**

**-3"**

**di abbassamento grazie a molle Extreme 4x4 rinforzate**

## il proprietario/preparatore

Franco Picchiottini (Bironi di Giussano - MB)



Dopo aver rilevato l'officina che fu di Cesare Riva, specializzata nella preparazioni di Land da raid e nella manutenzione di Land e Range Rover, LandRoverTeam ha creato un reparto dedicato esclusivamente ai restauri di questi meravigliosi miti e di importanti auto inglesi, guadagnandosi una lusinghiera reputazione in Italia e all'estero. Sollecitata anche dai clienti più appassionati ed esigenti, recentemente ha iniziato a preparare auto stradali (Defender, Discovery e Range Rover, anche Sport) con finiture estetiche e preparazioni meccaniche sviluppate anche su specifiche dei proprietari.

**LANDROVERTEAM**  
www.landroverteam.it

## IL GIUDIZIO DI ELABORARE 4X4



Un Defender "diverso", abbassato di 3 pollici. 'Fra i tanti fratelli rialzati e super accessoriati per affrontare i fuoristrada più impegnativi è sicuramente una mosca bianca, ma l'aggressività c'è ed anche le prestazioni su strada e leggeri sterrati. Bella!

# CONTROTENDENZA

**A** Franco Picchiottini, titolare della LandRoverTeam il Defender piace da morire, ma lo usa soprattutto su strada e sterrati: e così per lui diventa basso, cattivo e molto, ma molto Mini Cooper. Memore anche dei suoi trascorsi nei rally e nelle gare su pista, sia in Italia che in Europa, e del divertimento che provava nelle "speciali" mentre percorreva le curve al limite, con tanti sovrasterzo, ha deciso di iniziare questa preparazione un po' fuori dai "canoni" ai quali siamo abituati nel 4x4. Certo l'altezza ridotta è un bel limite per un Land, ma se lo si usa quasi sempre su asfalto... E poi le strade bianche, anche se dissestate, si percorrono lo stesso. Anche il comfort è un po' diminuito e i "dissuasori" presi con un po' di brio si sentono, eccome! Per il resto è divertimento puro; non sarà una Lotus 7 o una Westfield, ma, nonostante il peso, nelle curve è decisamente veloce, precisa negli inserimenti e stabile nelle uscite, anche dando gas, con delle derapate facilmente gestibili. Nelle lunghe sgroppate in autostrada, grazie ai rapporti allungati, è decisamente parca nei consumi, come pure molto più silenziosa, e ciò fa apprezzare l'impianto stereo con sei altoparlanti! Insomma Franco ama la guida in derapata, le violente sottosterzate e le uscite "sporche" di traverso, ma anche i Land Rover! Se pensavate che questa accoppiata fosse impossibile, questo Defender by LandRoverTeam vi avrà fatto ricredere. Potrete essere d'accordo o contrari, ma è innegabile che la preparazione sia curata e ben studiata: un 300 TDI elegante, aggressivo, ma senza eccessi. Un po' di CV in più e... attenzione, arriva il Land!



## L'elaborazione e i costi

|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| ESTERNI               | € 1.889         |
| INTERNI               | € 2.122         |
| MOTORE E TRASMISSIONE | € 6.065         |
| ASSETTO               | € 1.940         |
| IMPIANTO FRENANTE     | € 566           |
| <b>COSTO TOTALE</b>   | <b>€ 12.582</b> |

## Ci piace

>> Look aggressivo e ottimo assetto nelle percorrenze stradali.

## Non ci piace

>> Rigida sugli ostacoli e comfort ridotto.