



fuoristradisti.it
vivere in 4x4




UISP
www.fuoristrada4x4uisp.it
Sito Ufficiale della Lega Nazionale Automobili 4x4 - Settore Fuoristrada



ENERGIT
internal beadlock system



Seguici su
facebook

gruppo
Fuoristradisti.it

INDICE:

- 4 WALTER ZINI
- 12 AUSTRALASIAN
- 22 DISCOVERY 3,9 V8
- 34 WRANGLER CRD
- 46 GRADISCA
- 50 OILIBYA MAROC
- 56 DESERT RACE
- 60 WILD MAROCCO
- 68 MBE NAVI
- 72 GLI SVALVOLATI
- 74 TOPINI—TIBERIUS
- 82 IL CIOCCO



**BUONE
FESTE**



inviare articoli con foto
a: magazine@fuoristradisti.it

ENERGIT®



è in linea la APP di Fuoristradisti.it
per Android, Apple, Blackberry etc..

**PER INSERIRE PUBBLICITA' SUL SITO,
SUL MAGAZINE E SULLA APP**

CONTATTARE info@fuoristradisti.it

Cliccare sui logo per andare alla pagina web degli amici inserzionisti.....



La redazione di fuoristradisti.it
augura a tutti un Buon Natale
con l'augurio che il 2015 sia mi-
gliore di quello appena trascorso.

L'augurio è rivolto a tutti, a chi fa parte di
un Club, a chi è associato con qualche
Organizzazione e a chi preferisce non far-
ne parte, a tutti coloro che amano questo
sport . In questi momenti di crisi ci strin-
giamo tutti attorno alla nostra passione.

www.fuoristradisti.it è e sarà sempre gra-
tuito .

Buone Feste

Claudio





Intervista a Walter Zini

Toscano di nascita, Walter Zini è un grande appassionato ed un grande esperto di questa specialità, la velocità in fuoristrada. I suoi modi gentili ed educati denotano una classe di altre tempi, la sua simpatia ed il suo buonumore sono l'espressione delle sue origini. Walter riesce a trasmettere la sua grande passione per questo sport solo con lo sguardo. Parlare con lui è sempre un piacere e noi lo abbiamo incontrato a Palagano, in quella che è considerata una delle piste più dure per i fuoristrada.

Lui era là per correre la 5a tappa del Campionato UISP 2014- Trofeo Italia. E noi lo abbiamo intervistato...sentite cosa ci ha detto!



Buongiorno Walter. Palagano accoglie la 5a tappa del Campionato UISP 2014....una gara tosta sia per i piloti che per le vetture. Ci vuole “un fisico bestiale”, come direbbe Luca Carboni. Io aggiungerei anche tanta passione per questo sport. La tua da dove nasce?

E' nata in famiglia, grazie a mio padre e a mio zio. Loro sono stati i fautori di quello che un tempo si chiamava Campionato di Mobilità Fuoristrada, poi trasformato in CIVF.

Già a 5 anni seguivo mio padre nelle varie gare, prima da piccolo spettatore, poi come navigatore di mio cugino, negli anni anni '90. Un percorso in crescendo, fatto inizialmente di vetture simili a quelle che oggi vengono classificate come prototipi, poi successivamente con prototipi motorizzati con motori da moto.



Oggi tu corri con un prototipo spinto da due motori da moto, ma la tua prima vettura da corsa forse non aveva nulla a che vedere con questi “mostri sacri”....com'era? Ce la vuoi descrivere?

Il mio debutto nel mondo delle corse è stato con un B1, un prototipo Range Rover, spinto da un motore 8 cilindri a V, 3500 cc a benzina. Divertentissima da guidare, anche se oggi l'idea fa un po' ridere. Ma era la prima e quella rimane sempre e comunque nel cuore. Il prototipo successivo, invece, era

dotato di un motore Corvette, 5700 cc, 8 cilindri a V. Una bomba! Quelli erano gli anni in cui si premiava ancora l'affidabilità del mezzo, più che le capacità del singolo pilota.

Prototipi, motori di auto, bei ricordi....eppure, il Walter di oggi corre nella categoria Concept, cioè la categoria dedicata alle vetture con motori da moto. Come nasce questa idea?



Nasce da un'idea fantasiosa di mio cugino. Nei vari tentativi di dar vita ad una vettura davvero performante e competitiva, avevamo montato su un prototipo un motore BMW M3, con il cambio sequenziale del tipo usato nel DTM. Risultato? Soprattutto costi esorbitanti! Sì, veloce, sì performante, ma insostenibile per i costi di gestione e di manutenzione. Per avere costi contenuti, abbiamo deciso di provare a montare i motori da moto ed i loro cambi sequenziali. Da lì, tutto è cambiato, anche il sound! Che melodia! Era davvero affascinante!

Anni di esperienza, di gare, di esperimenti...i piloti riescono a raggiungere un adeguato livello di professionalità solo ad una certa età. Ed il ricambio generazionale stenta a farsi sentire. In che modo credi sia possibile coinvolgere maggiormente i giovani?

Dipende da quanto vogliamo investire nella comunicazione e nell'informazione. Dobbiamo comunicare con i giovani con il loro linguaggio, far capire loro che questo sport è adatto a tutti, principianti e professionisti. Non serve fare ingenti investimenti. Si può partire con vetture di serie, per poi crescere e sperimentare nuove soluzioni.



Sono anni difficili, converrai con me, per la nostra economia e per lo sport motoristico in generale. Senza dimenticare che molti giovani non hanno nemmeno un lavoro. Non credi che questo sport possa risultare costoso per un giovane?

Sicuramente, ma questa specialità è molto meno costosa di altri sport motoristici. Non per questo, però, meno spettacolare, anzi. Negli ultimi anni, se ci fosse stata una comunicazione più adeguata e precisa, i costruttori avrebbero continuato ad investire in questo sport ed avremmo avuto molti più giovani coinvolti. E' evidente che la pubblicità e le risorse di questo tipo possono essere fornite solo dalla partecipazione diretta delle case costruttrici.



Velocità in fuoristrada: quali sono per te i pregi di questo tipo di specialità?

Direi, in primis, il potere di aggregazione che ha questo sport. Riesce ad unire gli appassionati, senza distinzione di categoria, al di là dei risultati. In questo sport non ci sono campioni assoluti ed inarrivabili. Un altro pregio enorme è lo spettacolo offerto nelle gare da queste macchine bellissime e velocissime, auto costruite con grande ingegno e con soluzioni davvero originali. Ma questo è e deve rimanere una bella

Passione.....siamo piloti, sì, ma solo in pista. E quando finisce la gara, baracca!!!

Il futuro del fuoristrada è quindi anche questo? Aggregazione e spirito di gruppo?

Sì, anche se viviamo in un mondo fatto di apparenze, perciò anche lo show vuole la sua parte.

Credo che ogni pilota adori gareggiare con una bella cornice di pubblico. Il futuro, però, non è solo show. E' necessario restituire un buon equilibrio tra piste veloci e fuoristrada, un po' quello che state facendo voi come Reparto Corse Fuoristrada, dando spazio anche ai tracciati con varianti in fuoristrada vero e proprio.



academy4x4.it

SCUOLA FUORISTRADA



Ora vogliamo un po' con la fantasia...qual'è il fuoristrada dei tuoi sogni?

Mi piacerebbe poter sviluppare un vettura interamente elettrica perché credo che sia il futuro delle corse, e non solo in fuoristrada. Ho già in mente come farlo...devo solo trovare un po' di tempo.

Come se fosse facile!

Walter Zini venditore, imprenditore, pilota e costruttore. Ma se tornassi indietro nel tempo,

torneresti a correre? Cosa faresti di alternativo?

A me piace tutto ciò che fa rumore. Non potrei stare lontano dal mondo delle auto. Forse, se potessi tornare indietro nel tempo, proverei le corse in salita, tipo l'europeo della montagna. Ma, come vedi, sempre e comunque in auto....ed ovviamente da corsa!!



ENERGIT
internal beadlock system



Campionato VF1 2015. So che tu ci sarai. E sai anche che saranno gare molto più spettacolari, più impegnative, più lunghe. Come le vedi? Pensi che avranno successo?

Mi piace molto l'idea e tutto ciò che è innovativo a me piace. Questa vostra formula (gare più lunghe, due giorni di gara nel week, piste stupende con passaggi di vero fuoristrada, un contorno di immagine e di pubblico, etc) credo sia vincente. E finalmente, si tornerà a premiare anche l'affidabilità dei mezzi, la preparazione fisica dei piloti e....il livello di sopportazione delle mogli!

Nico Azzolini
ASD Reparto Corse Fuoristrada





Australasian Safari 2014

Una gara veramente molto bella, difficile e divertente allo stesso tempo, dove l'organizzazione capitanata da Justin Hunt, ha ancora una volta dimostrato di essere attenta ad ogni tipo di esigenza, realizzando una competizione davvero favolosa. Il punto di partenza anche per il 2014 era la città' di Wanneroo in Western Australia, 20km a nord di Perth. Qui si sono dati appuntamento oltre un centinaio di concorrenti suddivisi nelle varie categorie: auto, moto, quad, side by side, e naturalmente la sezione adventure per chi non era particolarmente interessato ai tempi di classifica ma alla bellezza del tracciato. Tra i partecipanti, per la prima volta il numero di europei e' piuttosto alto con 4 moto italiane e 2 auto, una proveniente dalla Slovenia con il pilota Darij Novak e Bostjan Leskovec (Volkswagen Amarok) ed una Toyota proveniente dalla Spagna, con il Team Jatón Racing guidata dall'equipaggio Antonio Marmolejo/ Edu Blanco.

Dopo le verifiche amministrative e tecniche, gli equipaggi hanno schierato in una sorta di passerella tutti i mezzi e la fiera e' stata aperta al pubblico per l'intero pomeriggio, prima di partire dallo start con la bandiera australiana, in prima serata verso le tappe che hanno portato a scoprire la parte settentrionale del Western Australia.



Il primo giorno un trasferimento fattibile anche su rimorchio, per raggiungere Geraldton ed effettuare il prologo di 11 km all'interno di un ranch. Ebbe sì, tutti gli 11 km di tracciato all'interno di una proprietà, dove gli allevatori, contenti di ospitare il rally hanno addirittura aperto casa al pubblico offrendo tè e caffè; qualche cosa di mai visto prima! La bellezza dei paesaggi australiani salta su-



bito all'occhio, e naturalmente non possono mancare commenti positivi sulle varie location. La seconda giornata di gara porta i concorrenti da Geraldton a Murchinsons, attraverso 3 settori cronometrati, rispettivamente di

88km, 186km e 26km intervallati da brevi trasferimenti su una bellissima pista sterrata rossa, ove tutti i mezzi possono raggiungere velocità incredibili, facendo comunque attenzione ad emu' canguri ed animali al pascolo.



La prima giornata di gara ha visto la vittoria della Ford Ranger condotta dall'australiano Purhouse, seguito dal Toyota Tacoma di McDhane, il favorito dopo l'edizione del 2013. Per quanto riguarda gli europei, lo sloveno Darij Novak su Volkswagen ha chiuso in 21sima posizione, un ottimo risultato se andiamo a pensare alla diversita' di tracciato rispetto alle gare europee, alla diversita' di regolamento, e soprattutto alla guida dal lato contrario, per non parlare poi delle condizioni meteo, decisamente impegnative, con una tempesta che ha creato non pochi disagi anche all'arrivo al bivacco nella roadhouse di Murchinson. Qui i concorrenti e tutti gli addetti ai lavori hanno dovuto fare i conti con raffiche di vento incredibili, piogge torrenziali ed ovviamente il silenzio radio dal calare del sole al sorgere dello stesso il mattino dopo.





Ecco quindi che la seconda tappa, formata da due prove cronometrate di 171km e 250km piu' un breve trasferimento di 45km, parte all'insegna delle basse temperature e fortunatamente senza polvere, caratteristica questa che dura comunque poco nell'ambito del parco naturale all'interno del quale si svolge la prima parte di



prova speciale: il Toolonga Nature R , eserve. A fine giornata tutta la carovana colorata arriva a Gascoyne Junction, ancora con il chiaro, attraverso una scenario fantastico ed i risultati sono buoni praticamente per tutti, mentre alla testa della classifica continua la bagarre tra i favoriti, gli europei si difendono bene ed apprezzano la gara, il percorso e la competenza dell'organizzazione.



fuoristradisti.it
vivere in 4x4

L'Australasian Safari procede in modo egregio, nella parte centrale del percorso, siamo sempre in western Australia, ma di gran lunga piu' a nord di Perth, infatti la tappa numero 3 porta i concorrenti a Gascoyne Junction, una localita' molto bella, immersa in una splendida foresta di eucalpti, dove la quantita' di animali al-



lo stato brado e' incredibile, cosi' come la varieta' di uccelli che si possono vedere. Gascoyne Junction e' stata da sempre una roadhouse, ma dopo l'alluvione del 2006 era completamente distrutta, negli ultimi due anni e' stato ricostruito tutto, moderno e funzionale un villaggio che conta non piu' di 200 anime, con una stazione di servizio, un bar, un ristorante, alcuni bungalow per i turisti; e' un'intersezione molto importante lungo la via verso nord, fonte di rifornimento di carburante, con la linea telefonica che lavora su una frequenza particolare, cosi' non tutti i telefoni cellulari possono essere usati.

Nella'ambito corsaiolo e' un punto di sosta significativo, poiche' c'e una tappa cronometrata che fa ritorno proprio li' dopo un giro attraverso l'outback piu' impegnativo, con piste veloci, canguri ed emu' lungo la via, ed ostacoli tra i piu' vari. La tappa numero 5 non e' da meno, con un totale di 650 km di cui 450 di prove cronometrate, suddivisi in due lunghe prove speciali . Ed e' proprio questa



tappa che porta i concorrenti ad Exmouth, la punta piu' settentrionale della penisola Coral Bay, i paesaggi sono molto suggestivi, cambia l'orizzonte poiche' ci si avvicina all'oceano e cambiano anche i colori, ma cio' che resta impegnativo

e' senza dubbio il tracciato di gara. Tra i partecipanti si conta un solo ritiro in questa tappa: il patrol di De Harrington finisce a ruote all'aria e l'equipaggio e' costretto al ritiro. La caratteristica molto bella di questa competizione e' lo spirito con cui tutti vi prendono parte, infatti se un giorno si finisce fuori gara, ma si riesce a riparare l'auto il giorno successivo o quello dopo si puo' ripartire, naturalmente con le penalita' del caso, ma l'importante e' correre non il risultato in classifica.



Con questo stile al bivacco troviamo sempre gente superorganizzata, che lavora sui mezzi, e nel contempo prepara grigliate ed offre da bere, insomma si diverte. Non meno impegnativa e' stata la tappa numero 6, una boucle attorno ad



Exmouth che ha portato i partecipanti a percorrere ben 700km complessivi tra trasferimento e prove cronometrate, ancora una volta lo scenario e' tosto, terra rossa, polvere e caldo non mancano, la stanchezza si fa sentire sia per i piloti in auto, sia per quelli in moto. Tra i concorrenti europei solo un motociclista si e' ritirato in seguito ad una caduta, mentre tutti gli altri continuano la loro avventura, il Volkswagen Amarok di Darji Novak e Bostjan Leskovec, si difende bene, una guida attenta e prudente a volte rende meglio che una guida aggressiva, cio' nonostante anche l'equipaggio sloveno conferma la durezza della gara.





A Kalbarri termina la splendida competizione che è stata l'Australasian Safari 2014. Le due ultime tappe hanno portato i concorrenti prima lungo la costa ed alcuni tratti di spiaggia da Exmouth a Car-

navorn, attraverso una riserva aborigena, dove normalmente non sono ammessi veicoli ed estranei; poi da Carnarvon a Kalbarri attraverso il Kalbarri National Park con fine prova speciale nella



tenuta di Murchinson Homestead. Le caratteristiche principali di questa competizione sono state senza dubbio la bellezza dei paesaggi del Western Australia, la disponibilità dei proprietari terrieri ad ospitare il rally "in casa" (letteralmente) ed il clima ami-

chevole e festaiolo che ha caratterizzato i bivacchi e gli equipaggi. La vittoria finale è andata all'equipaggio del Toyota Tacoma di Dave McShane e William Hayes, dopo una lunga battaglia con il secondo classificato l'Holden Commodore di Steve Riley e John Doble.





Gli equipaggi europei hanno disputato una bellissima gara, guadagnando il podio ed il trofeo per il primo equipaggio internazionale classificatosi. Giorno dopo giorno hanno affrontato i km delle prove speciali, il Volkswagen Amarok di Darij Novak ha guadagnato varie posizioni nelle tappe finali, così' come la Toyota del Jatón Team condotta da Antonio Marmolejo, ha avuto un inizio lento, ma si e' ripreso attraverso gli splendidi paesaggi australi.



Testo e foto Giusy Concina







LAND ROVER DISCOVERY 3.9 V8 EFI by MOSQUITO ROYALE

Fuoristrada “daily use” con vocazione trialistica! A dispetto del look decisamente sobrio, questa Discovery 3.9 V8 EFI si destreggia fra twist e passaggi tecnici impegnativi con un’agilità a dir poco sorprendente. Grazie ai preziosi accorgimenti adottati da Mosquito Royale, preparatore emiliano specializzato in Land Rover, la 5 porte del marchio britannico si è trasformata in un perfetto compromesso a trazione integrale con cui affrontare asfalto e off road sfruttandone appieno prestazioni e affidabilità. Il suo proprietario, il bolognese Mauro Montanari, era alla ricerca di un fuoristrada che permettesse un utilizzo quotidiano ma allo stesso tempo ricreativo, un 4x4 equilibrato con cui poter partecipare a raduni con tutta la famiglia (moglie e tre figli) senza per questo dover però rinunciare alle uscite meno soft. Insomma, un fuoristrada spazioso con cinque porte e ampio bagagliaio, altamente performante e assolutamente affidabile. La scelta (e non poteva essere diversamente) è andata su una Discovery prima serie motorizzata 3.9 V8 ad iniezione elettronica con cambio automatico, perfetta per le caratteristiche ricercate da Montanari ed eccellente per la possibilità di allestimenti personalizzati grazie, alla presenza sul mercato, di ricambi e componenti aftermarket per modelli Land Rover.

In base alle esigenze del proprietario, Mosquito Royale ha curato tutte le fasi di allestimento del V8 protagonista di questo reportage tecnico e fotografico ospitato nella pista



permanente del Club Modena 4x4. Il risultato è un mezzo grintoso ma non eccessivamente vistoso (uno degli obiettivi principali era proprio quello di mantenere un'estetica quasi di serie) perfettamente in grado di superare ostacoli impegnativi con un'agilità che stupisce non poco. Vediamo allora in dettaglio gli interventi che hanno interessato questa Discovery 3.9 a livello di motore, trasmissione, sospensioni, freni, sterzo e allestimento esterno ed interno.

IL MOTORE E LA TRASMISSIONE

La motorizzazione 3.9 V8 EFI originale di questa Discovery I, già altamente performante e affidabile di serie, non ha subito particolari interventi di miglioria se non quelli effettuati sull'impianto di scarico che ha permesso l'installazione di una nuova traversa centrale di fabbricazione Mosquito Royale, interamente realizzata in inox a profilo rialzato, che ha fatto guadagnare 5 cm di luce a terra. La rimozione dei catalizzatori ha reso possibile l'a-



adozione di un albero di trasmissione anteriore a doppia crociera di dimensioni maggiori rispetto a quello di prima dotazione realizzato con un albero pieno calettato. La scelta della doppia crociera lato riduttore fa sì che si assorba il maggior angolo di lavoro causato dall'assetto rialzato con cui è stata equipaggiata questa Discovery mentre l'albero posteriore, completamente revisionato, è quello in dotazione di serie.

Il preparatore ha scelto poi di mantenere le sonde lambda che sono state però sostituite con altre nuove mentre lo scarico è stato rivestito con una specifica benda isolante in fibra di vetro. In attesa di essere sostituito con una nuova scatola munita di snorkel, l'airbox originale



della Discovery è stato modificato per aumentarne la permeabilità grazie all'utilizzo di un filtro a pannello in spugna della Pronix Air Filter. Sul radiatore è stata inoltre montata una



paratia per far sì che scatola filtro e aria aspirata si surriscaldino il meno possibile. La modifica della scatola filtro ha permesso anche di ricavare lo spazio necessario all'installazione sul lato destro del vano motore di una batteria supplementare, una Braille al gel da



75 Ah, fornita dalla 4 Technique e specifica per auto da corsa, munita di morsetti rapidi e cablaggi da 50 mm fissata con un'apposita staffa Mosquito Royale. Per installare la seconda batteria il preparatore ha infine riposizionato la bobina e il serbatoio dell'idroguida utilizzando un'altra staffa di fabbricazione artigianale: sul passaruota lato destro del vano motore vicino al servofreno, al posto del modulatore ABS rimosso, è stata collocata la bobina protetta da una paratia per evitare di essere danneggiata dagli schizzi di acqua alzati dalla ventola di raffreddamento.



Il filtro della benzina, originariamente posizionato sul longherone destro della Discovery, è stato invece alloggiato nel vano motore del 3.9 per permettere di adottare al posteriore degli attacchi ammortizzatori rialzati. Per

proteggere il filtro dal calore proveniente dal motore stesso è stato infine adottato un apposito carter in alluminio rivestito in fibra di vetro. L'impianto a carboni attivi per il recupero dei vapori del serbatoio è stato rimosso e al suo posto



è stato alloggiato il compressore ARB con le elettroventole dedicate all'inserimento pneumatico dei bloccaggi dei differenziali adeguatamente protetto da uno schermo in alluminio e fibra di vetro. Nessun intervento invece sul cambio automatico ZF4HP22 di questa Discovery se non la sostituzione del filtro così come sul

riduttore originale LT230 rapportato 1.211 su cui il preparatore ha provveduto soltanto alla pulizia e alla registrazione dei leveraggi del bloccaggio e dell'inserimento delle ridotte.



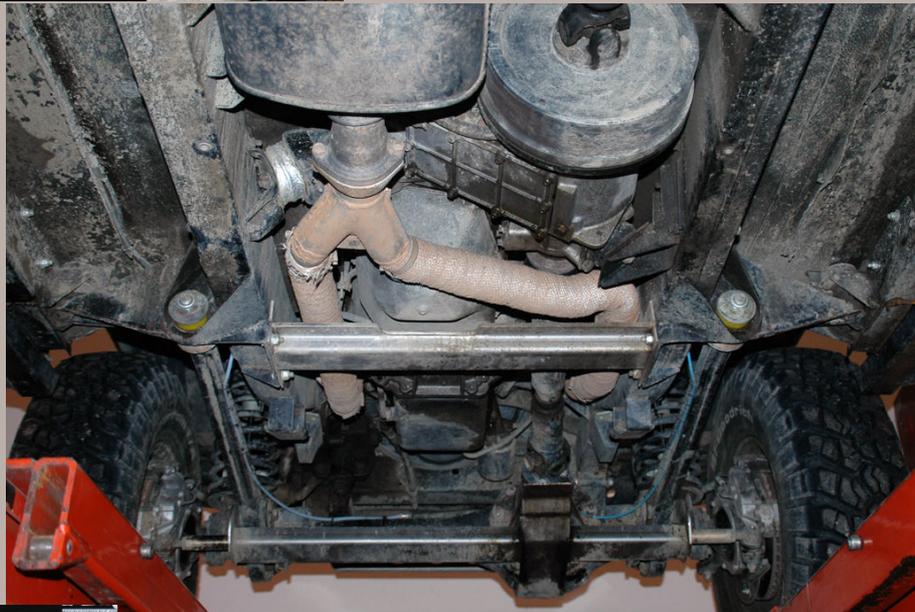
Si è optato inoltre per l'installazione di un sensore che disinserisce automaticamente gli airbag quando viene attivato il blocco differenziale centrale. I ponti di serie del V8 sono stati rinforzati mantenendo però l'assoluta compatibilità con ricambi e componenti di serie a garanzia di una maggiore omogeneità e reperibilità di accessori in previsione di futuri viaggi da effettuare con la Discovery. Sia all'anteriore che al posteriore sono stati installati dei differenziali ARB RD128 ad azionamento pneumatico bloccabili al 100%. Le coppie coniche originali – con rapporto 3.54 – sono state sostituite con le Ashcroft 4.11 per recuperare l'allungamento dei rapporti dato dalla gommatura maggiorata scelta per questo 4x4. Sempre di produzione Ashcroft i semiassi anteriori e posteriori abbinati a giunti e relative flange in sostituzione degli originali. I nuovi componenti presentano differenze sia a livello di materiale e trattamento termico sia a livello di finitura superficiale e lavorazione della calettatura semiassi lato differenziale che per semiassi lato giunto e per calettatura giunto lato flangia.





I nuovi giunti anteriori della Discovery sono privi di ruota fonica in quanto l'impianto ABS è stato rimosso mentre sulle flange anteriori, non essendo possibile utilizzare locktite per

bloccaggi coassiali per eliminare i giochi di accoppiamento sulla calettatura semiassie della flangia, il preparatore ha provveduto ad apportare un trattamento superficiale con un riporto di cromo che aumenta l'interferenza dell'accoppiamento. Le scatole dei perni fusi sono state completamente revisionate



con la sostituzione di cuscinetti, paraoli, fuselli mozzi con relativi cuscinetti, bronzine e paraolio e bocce in versione nitrurata. Inoltre sulle scatole dei perni fusi sono state sostituite le flange di tenuta dei paraoli originali con una versione rinforzata in inox sempre della Mosquito Royale. Gli sfciati dei ponti, assieme a quelli di

cambio e riduttore, sono stati invece prolungati sino al vano motore e dotati di un filtrino in spugna. Le masse antivibranti collocate sui ponti sono state rimosse e al loro posto sono state adottate delle protezioni crociera a slitta e dei paradifferenziali a conchiglia. Infine su entrambi i ponti si è scelto di montare tappi di scarico olio di tipo magnetico di provenienza Discovery II che permettono di raccogliere eventuali limature di ferro provocate della normale usura.

LE SOSPENSIONI

Obiettivo del preparatore era quello di trasformare la Discovery I in un fuoristrada altamente performante nel trial ma altrettanto confortevole e affidabile nei trasferimenti autostradali e nei lunghi viaggi. Il primo intervento eseguito su questo 3.9 ha interessato la rimozione delle barre antirollio con una conseguente maggiore escursione della Discovery per poi procedere ad una taratura differenziata degli ammortizzatori che ha permesso di ridurre il rollio in curva aumentando il freno idraulico in estensione alle basse frequenze. Per le molle, sia all'anteriore che al posteriore, si è scelto di equipaggiare il reparto sospensioni di questa Discovery con delle Equipe 4x4 + 6 cm a cui, al posteriore, sono stati abbinati due spessori in alluminio da 15 mm posizionati sotto il piattello della molla inferiore. Il piattello è stato poi dotato di cono guidamolla integrato prodotto da Mosquito Royale mentre la parte superiore delle molle è stata ancorata al telaio con apposite staffe HD di derivazione Defender 110. Gli ammortizzatori scelti per il V8 sono degli Orap monotubo a gas con stelo da 22 mm, occhio compatibile con gli attacchi Land Rover e corpo zincato. Nello specifico, quelli al posteriore hanno lunghezza tutta aperta di 750 mm e tutta chiusa di 465 mm con una corsa utile di 285 mm mentre per l'anteriore la lunghezza tutta aperta è di 675 mm (limitata però da tamponi interni a 635 mm), quella tutta chiusa è di 430 mm con conseguente corsa utile di 205 mm. Il preparatore ha scelto di limitare la lunghezza in estensione degli ammortizzatori anteriori con l'utilizzo di tamponi interni per permettere in futuro di adottare differenti sistemi di vincolo del ponte anteriore al telaio in grado di aumentarne l'escursione.

Gli attacchi ammortizzatore ad occhio lato ponte per entrambi gli assali sono di fabbricazione Herero 4x4 mentre quelli degli shock absorber posteriori lato telaio sono rialzati e muniti di cinghie di finecorsa da utilizzare per il cambio gomme. Le torrette anteriori sono quelle originali della Discovery II abbinata ad anelli rinforzati Equipe 4x4 e modificate nella foratura lato telaio per permettere di essere montate con una rotazione di 90° in modo da assecondare al meglio il lavoro dei gommini nei twist.

La barra panhard è una regolabile della BM con boccole in poliuretano mentre i tamponi finecorsa, sia all'anteriore che al posteriore, sono dei 7 cm sempre della BM. Adottando un 3-link con panhard, un longarm o puntoni articolati

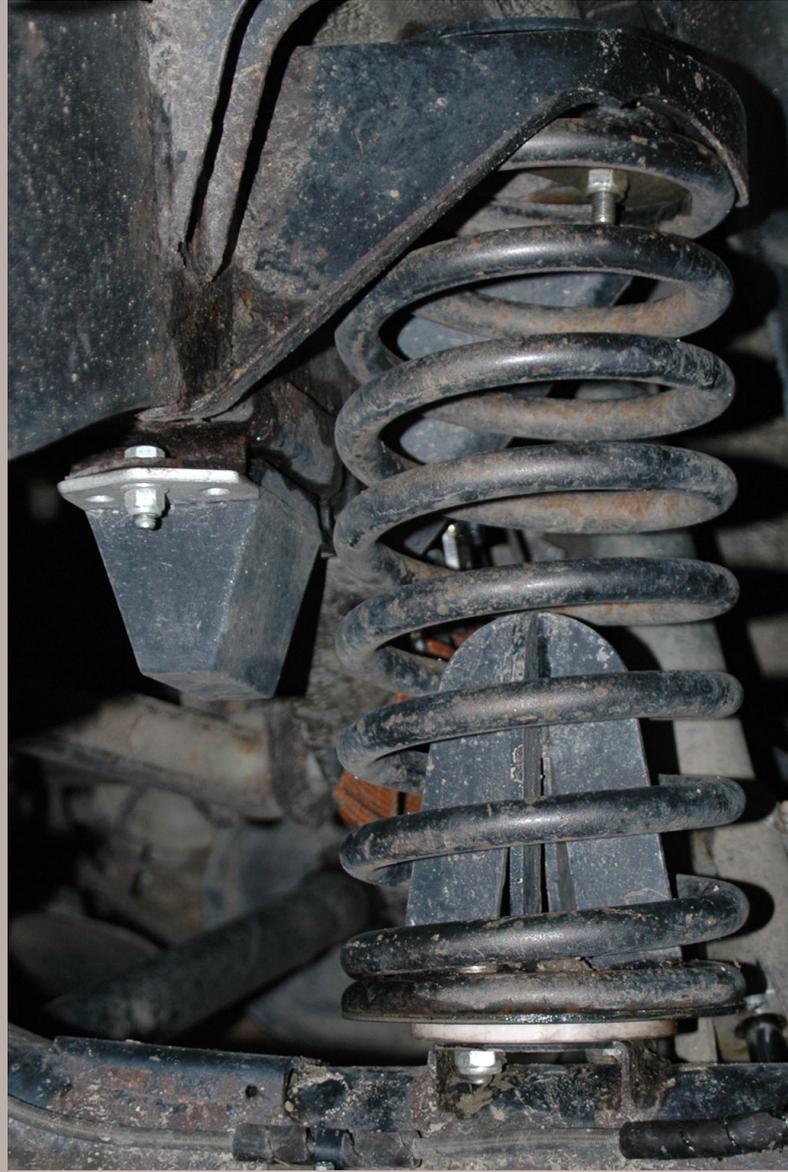
abbinati ad appositi coni guida molla, in futuro si potranno utilizzare gli ammortizzatori anteriori attualmente presenti sulla Discovery semplicemente rimuovendo i tamponi interni sfruttando così tutta la loro escursione senza doverne realizzare di nuovi. All'anteriore troviamo inoltre puntoni correttivi 6° della QT con boccole in poliuretano, gialle sul lato telaio e blu sul lato ponte, con modifica del perno e delle rondelle lato telaio per permettere un maggior movimento del puntone nei twist. I puntoni posteriori sono rinforzati ed angolati e prodotti da Equipe 4x4, l'attacco del puntone sul ponte è stato modificato fresando una parte del supporto che in massima escursione interferisce con il puntone stesso. A completare il reparto sospensioni sono delle BF Goodrich KM2 nella misura 255/85 R16 montate su cerchi in lega a 3 razze del Range Rover appositamente modificati per via dell'adozione, sia all'anteriore che al posteriore, di distanziali ruota da 30 mm in alluminio anodizzato. Per evitare infatti interferenze con le viti delle flange mozzo i cerchi scelti per equipaggiare la Discovery sono stati torniti all'interno.



I FRENI E LO STERZO

Il reparto freni della Discovery è stato profondamente modificato con la rimozione dell'ABS. All'anteriore si è optato per l'adozione di un nuovo impianto munito di dischi autoventilanti Lockheed abbinati a pinze a pistoncini maggiorate di derivazione Defender 110. Nello specifico, le pinze anteriori adottano

pistoncini più grandi di produzione Land Rover che si presentano con diametro 46 mm anziché i classici 41 mm. Per poterle adattare ai dischi autoventilanti, le pinze sono state adeguatamente allargate: fra i due gusci è stato infatti inserito un apposito spessore su cui è stato realizzato un foro per il passaggio dell'olio abbinato ad un idoneo OR di tenuta inserito in una sede a sezione trapezoidale. L'adozione dello spessore ha richiesto l'utilizzo di viti in pollici, fabbricate su misura e più lunghe rispetto a quelle originali, per l'accoppiamento dei gusci. Al posteriore il preparatore ha scelto di affiancare alle pinze originali dei dischi Brembo. Si è intervenuti anche sui tubi freno che, dal ripartitore di frenata alle pinze posteriori, sono stati completamente sostituiti con quelli in treccia aeronautica mentre all'anteriore ne è stata adottata una versione più lunga ma volutamente mantenuta in gomma. Sempre all'anteriore, le



staffe di supporto dei tubi sulla carrozzeria sono state invertite per poter posizionare più in alto i raccordi. Quanto allo sterzo, l'ammortizzatore montato originariamente sulla barra di accoppiamento è stato riposizionato sulla barra di sterzo per migliorare la luce a terra e permettere l'adozione di un'apposita protezione per la barra di accoppiamento stessa.

Il preparatore ha optato inoltre per la sostituzione delle barre con una versione heavy duty da 30 mm con nuove testine ingrassabili. Un apposito morsetto realizzato da Equipe 4x4 è stato utilizzato per ancorare l'ammortizzatore di sterzo originale perno/perno sulla barra di sterzo mentre sul lato telaio è stato ricostruito l'attacco direttamente sul longherone in posizione più avanzata rispetto all'originale perché in massima compressione l'ammortizzatore interferiva con il filtro olio. Sull'ammortizzatore di sterzo Mosquito Royale è intervenuto eliminando la cuffia metallica di protezione dello stelo.

Realizzata in acciaio inox e fissata al ponte con sei punti di ancoraggio la protezione realizzata da MR per la barra di accoppiamento munita anche di apposita slitta per il differenziale e di protezione per la crociera dell'albero di trasmissione.

L'ESTERNO E L'INTERNO

Estremamente sobrio ed essenziale, il look di questa Discovery I è stato reso più aggressivo grazie alla sostituzione dei paraurti originali con altri modificati per ridurre lo sbalzo e meglio raccordarsi alla carrozzeria che al posteriore è stata anche tagliata per evitare l'interferenza in compressione con i pneumatici maggiorati. Per il posteriore il preparatore ha scelto un rear bumper della TerrafirMa mentre per l'anteriore un BM, entrambi adeguatamente adattati a questo 5 porte del marchio britannico. Il paraurti posteriore è stato inoltre privato di luci in quanto si è scelto di riposizionarle direttamente sulla carrozzeria utilizzando i fari di una Discovery 200 TDI. All'anteriore il 3.9 si presenta con un winch T-Max Competition con motore da 6 cv alimentato da due batterie con solenoide di comando Albright alloggiato sotto la calandra in posizione ventilata e facilmente sostituibile. Uno staccabatteria Albright, posizionato nel vano motore fra la batteria di serie e il compressore per i blocchi ARB, con comando remoto isola completamente l'impianto del verricello. Il cavo tessile da 10 mm scorre nella bocca cavo realizzata da Mosquito Royale in alluminio ad alto spessore e con trattamento superficiale che ne aumenta la resistenza e ne riduce l'attrito. Sia all'anteriore che al posteriore troviamo ganci di recupero girevoli della BM fissati ai paraurti mentre a protezione dei sottoporta sono state adottate delle robuste barre TerrafirMa con treeslider ancorate direttamente alla scocca. Sul portellone il portaruota originale è stato sostituito da una versione heavy duty di dimensioni maggiorate prodotto dalla Devon 4x4 che permette di alloggiare pneumatici sino a 255/85 R16.

Nel sottoscocca trovano spazio le piastre di protezione in peralluman con spessore 8 mm by Equipe 4x4 per il serbatoio e per la tiranteria anteriore. Praticamente di serie l'interno della Discovery I dove sedili, cinture di sicurezza, volante e pedaliera sono ancora quelli originali. L'unico intervento di modifica apportato all'interno riguarda il cruscotto dove, sopra il tunnel centrale, è stata alloggiata una consolle supplementare Mud-Stuff con tasti Carling Contura II che controllano la messa in tensione dell'impianto del verricello,

la luce al neon che illumina la rulliera, i comandi di avvolgimento e svolgimento del cavo tessile e i bloccaggi del differenziale. Da segnalare infine il capiente baule della Discovery e la grande luminosità dell'abitacolo dovuta alla presenza di ampi finestrini laterali e del doppio tettuccio apribile.

IL PREPARATORE

Mosquito Royale

Via Degli Artigiani, 1

42019 Bosco (Reggio Emilia)

Cell. 366 4295892

www.mosquitoroyale.com

info@mosquitoroyale.com

REFERENTE: Marcello Medici "Arkadia"

INIZIO ATTIVITA': 2008

SPECIALIZZAZIONE: Officina "Hot Rod" specializzata in Land Rover ma anche in preparazioni e allestimenti di fuoristrada di altri marchi fuoristradistici

Testo e foto Sonja Vietto Ramus



ENERGIT

internal beadlock system



Alpinismo - Trekking - 4x4
Camper - Moto - Mountain Bike
Sci Alpinismo - Barca a Vela
Viaggi di Ricerca

www.saharamonamour.com
saharamonamour@gmail.com

MULTI CAR 4X4

ALLESTIMENTI - PREPARAZIONI - 4X4
ASSETTI RIALZATI - TRASMISSIONI RINFORZATE
TURBO GEOMETRIA VARIABILE - CENTRALINE
VERRICELLI - OMOLOGAZIONI - NAZIONALIZZAZIONI
MANUTENZIONE CAMBI AUTOMATICI

Tel. 333 477 44 20 Simone

VIA DELLA SOLFARATA, 130 - 00040 (RM)
multicarsrl@gmail.com - www.multicar.com



PREPARAZIONE Wrangler JK Rubicon CRD

by JK Specialist

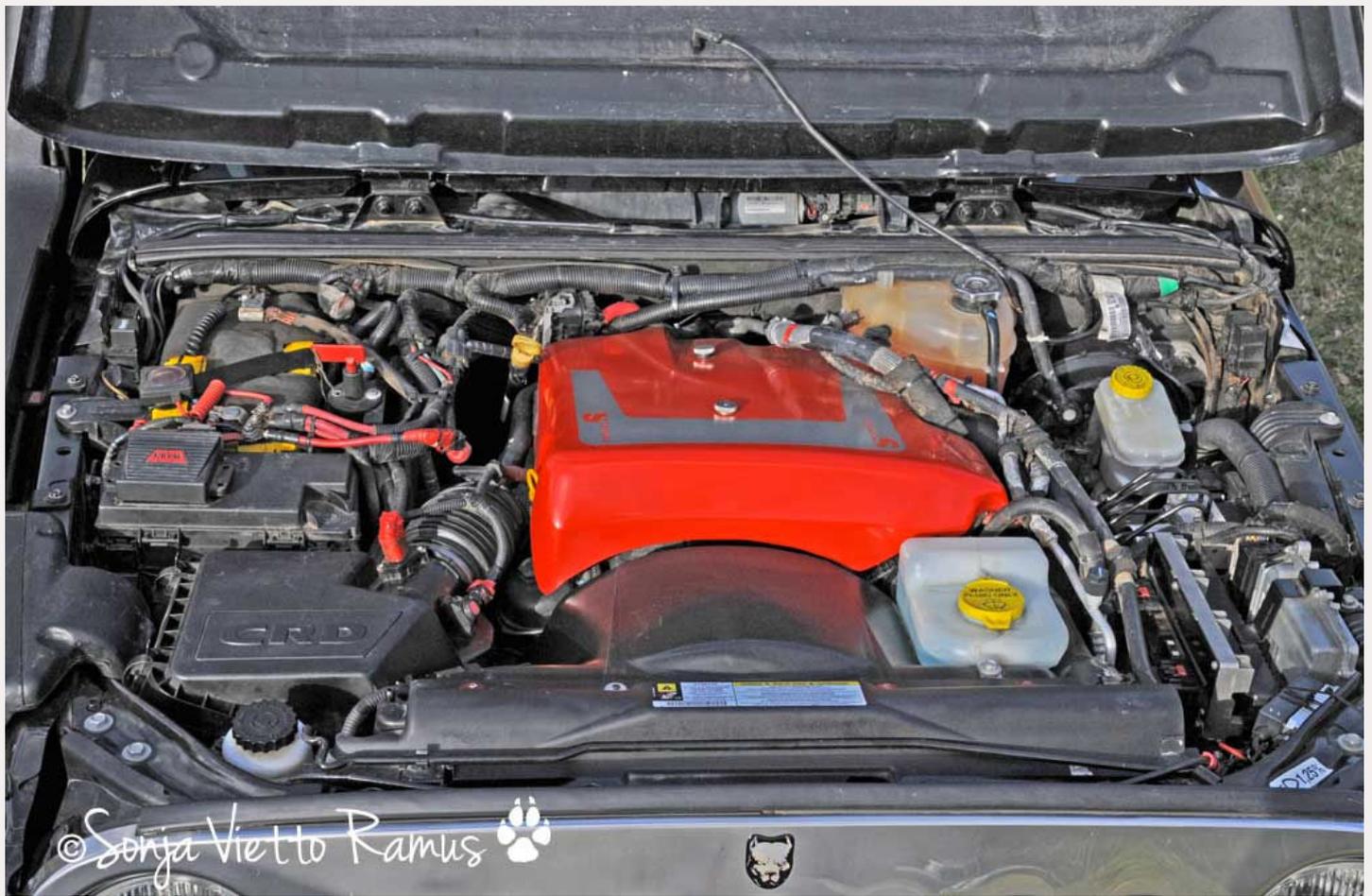
© Sonja Vietto Ramus

Assetto Fox Racing & Synergy Suspension, cofano in carbonio e accessori off road delle migliori marche a stelle e strisce. Ha grinta da vendere e eccellenti doti da offroader, dimostrate su ogni tipologia di terreno, questa Rubicon preparata da JK Specialist. L'abbiamo messa alla prova per voi...

Terreni asfaltati? Never adapt, come recitava lo slogan di qualche anno fa. D'altronde la connotazione prettamente fuoristradistica del Rubicon si intuisce da subito osservandone i ponti più robusti e i blocchi ai differenziali scelti per equipaggiare questo modello rispetto ad altri dello stesso marchio. Lanciato da Jeep a partire dal 2007, il JK ha dimostrato di saper coniugare alla perfezione ottime doti da arrampicatore ad un altrettanto confort di guida garantendo prestazioni a trazione integrale di tutto rispetto. Grazie a qualche interessante tocco d'autore con la complicità di JK Specialist, la Wrangler di Federico Quasso, giovane milanese appassionato del brand a stelle e strisce (prima ha avuto un YJ 4.0, un TJ 4.0 e un JK 3.8), si è trasformata in una perfetta compagna d'avventura protagonista di raduni e raid alla scoperta d'Italia e Europa sino a raggiungere l'Africa.

Frizzante ma confortevole alla guida, con un assetto "giusto" per affrontare ogni tipologia di terreno e un'estetica accattivante (i consumi un po' troppo elevati non sfigurano certo fra tutti i pregi!), questa JK l'abbiamo messa ai raggi X testandola sulle colline dell'Appennino tosco romagnolo.

A voi il giudizio ad iniziare dal robusto motore. Ad alimentare questa Rubicon è un cuore propulsore da 2.8 cc. di cilindrata equipaggiato con cambio automatico (tarato con modulo AEV) a 3 marce e 2 overdrive 545rfe. Grazie ad alcuni sapienti interventi di miglioria apportati si è riscontrato un interessante incremento a livello di prestazioni. Nello specifico il preparatore ha provveduto a modificare l'impianto di aspirazione installando uno snorkel AEV abbinato a air ram classico per poi procedere con la rimappatura della centralina originale e l'eliminazione sia del sistema FAP che della valvola EGR trasformando così i 177 cavalli di serie negli attuali 210 (sui 235 disponibili) che lo rendono ancora più grintoso e al contempo affidabile anche nei lunghi viaggi.



Oltre ad alloggiare nel cofano motore una cover Shmude rossa a protezione dell'alternatore e ad aggiungere un radiatore supplementare per l'olio del cambio di derivazione Grand Cherokee WJ a benzina davanti l'intercooler, si è scelto di sostituire il cofano di serie con uno decisamente più leggero (circa 4 kg) in carbonio realizzato da JK Specialist che, abbinato a un estrattore d'aria, assicura al 4x4 un notevole miglioramento nel raffreddamento del motore.

Anche l'impianto di scarico originale è stato sottoposto ad alcuni interventi artigianali fra cui l'eliminazione del silenziatore e di circa il 50% del tubo di scarico che ora esce lateralmente a

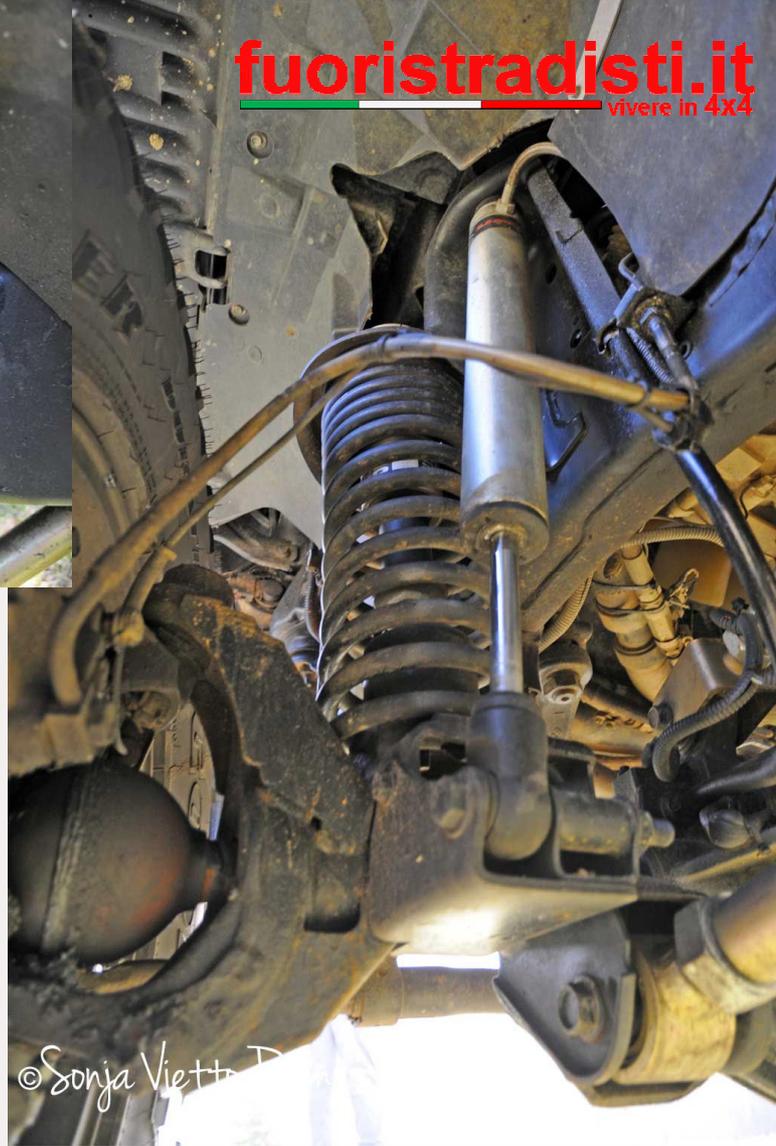


metà telaio riducendo di almeno 25 kg il peso del JK. Nel cofano motore sono state inoltre alloggiare una batteria Optima Yellowtop da 75 Ah in sostituzione di quella di fabbricazione e uno stacca batteria della Hella. Sull'impianto elettrico si è invece intervenuti realizzandone uno specifico per i fari supplementari della Lightforce, con cablaggi della stessa marca, alloggiati a parabrezza e con potenza da 200w, e per il punto luce da lavoro Sirius fissato al posteriore. Per poter procedere con l'eliminazione della gestione elettronica di ESP, BAS, ESP e TCS il preparatore ha predisposto un apposito interruttore switch on/off.

Decisamente importante l'accurato lavoro eseguito sull'assetto di questa

Jeep su cui si è scelto di montare sia all'anteriore che al posteriore degli ammortizzatori Fox Racing 4.5 a stelo rovesciato, con serbatoio separato e tarabili in 8 differenti posizioni. Le molle abbinate sono delle Synergy Suspension da 4 pollici progressive con sottomolla Teraflex da 1 pollice tagliate a "fetta di salame" con spessore tra 0,5 a 2,7 cm per evitare che all'anteriore

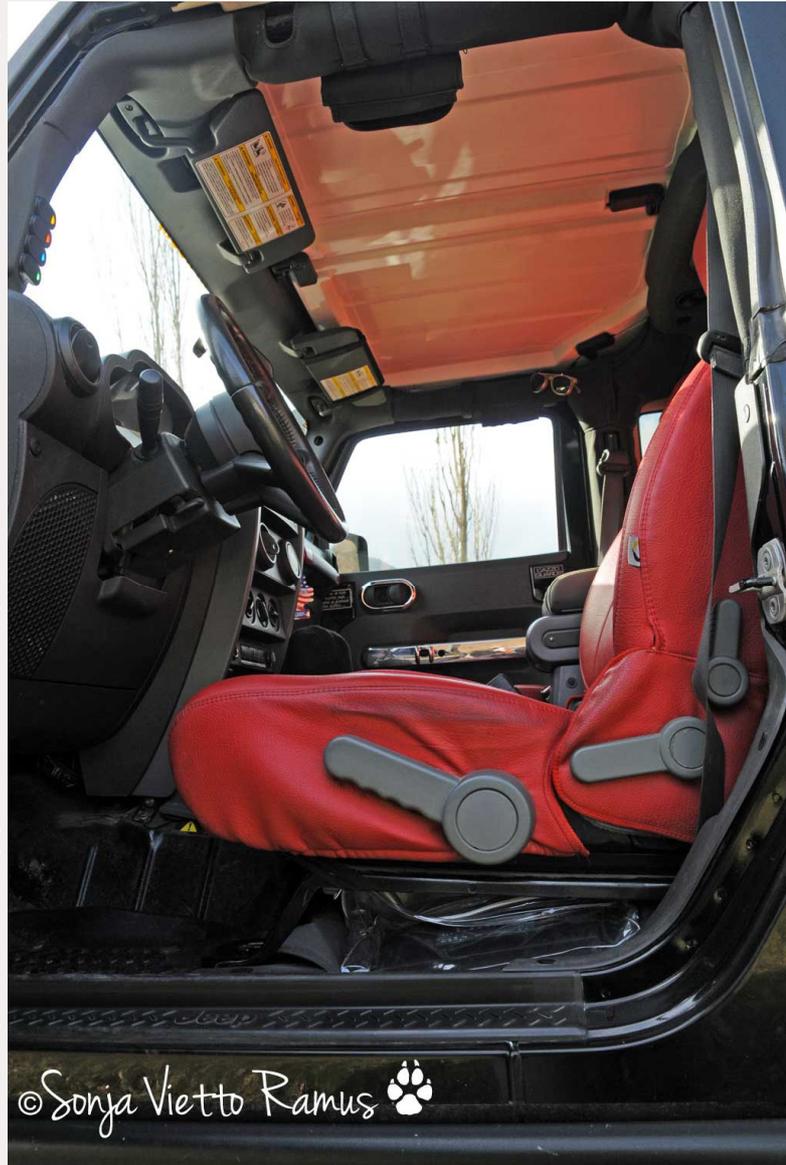




la molla, piegandosi, possa interferire con il bump stop che è coassiale. All'avantreno sono state inoltre adottate delle bielle da 6 pollici della Teraflex mentre al posteriore si è optato per l'inserimento di un ferma molla interno abbinato alle Synergy per far sì che queste siano sempre in posizione diritta e non ricurva. Per sopperire poi all'eliminazione della barra stabilizzatrice originale, che ha dovuto lasciar spazio all'alloggiamento dietro al ponte posteriore del serbatoio supplementare per il gasolio, è stata adottata una Antirock della Currie Enterprises, montata al rovescio, che ha altresì permesso di guadagnare maggiore stabilità nei passaggi laterali in curva inizialmente ostici tanto da costringere quasi a togliere gas dall'acceleratore.

Della Metal Clock gli 8 puntoni regolabili, completi di boccole realizzate in materiale kevlar a garanzia di una più ampia rotazione rispetto al precedente kit Ultimate dell'americana Full Traction montato sul Rubicon. Infine sono stati scelti alberi di trasmissione di fabbricazione artigianale a doppia crociera opportunamente allungati e completi di crociere rinforzate ingrassabili della Spicer. I blocchi originali Rubicon sono stati abbinati a coperchi differenziali ARB rossi specifici per ponti Dana 44. L'anteriore monta inoltre un ammortizzatore di sterzo rilocato della Bilstein, semiassi omocinetiche RCV Performance, attacco panhard e puntone superiore destro rinforzato JK Specialist mentre al ponte posteriore troviamo un rinforzo panhard a ponte saldato, sempre JKS, e semiassi rinforzati della Superior.

E' stata poi scelta una doppia panhard regolabile made in USA dalla FT Suspension a cui è stato anche abbinato un rilocatore posteriore a telaio per permettere alla barra panhard di lavorare al meglio poiché il posizionamento del serbatoio supplementare del carburante interferiva con il suo corretto funzionamento. Una piastra protettiva per la coppa dell'olio motore in acciaio 4 mm completa il sottoscocca di questa Jeep. Infine per sopperire alle maggiori sollecitazioni dovute alla guida nei raid africani il preparatore ha scelto di installare dei bump stop speed del marchio Teraflex. E per affrontare in piena autonomia i lunghi viaggi off road nel deserto? Perfetto il serbatoio supplementare della GenRight da 75 litri, dotato di pompa autonoma e piastra protettiva in acciaio spessore 5 mm che, assieme a quello di serie e alla tanica aggiuntiva, garantisce in totale una riserva di ben 178 litri di carburante.

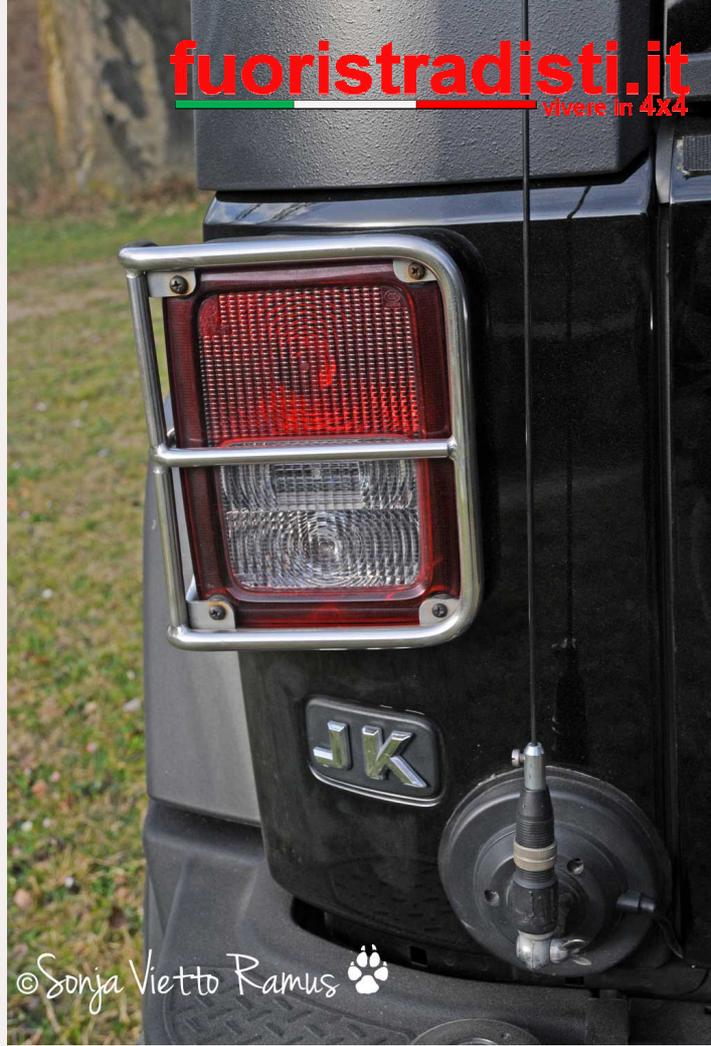


©Sonja Vietto Ramus 🐾



©Sonja Vietto Ramus 🐾

Per poter accedere facilmente all'impianto che permette il funzionamento del serbatoio aggiuntivo è stato effettuato un taglio a livello del pianale nel vano bagagli del JK rendendo così facilmente ispezionabile il sistema di rifornimento. Consistente pure l'intervento effettuato sull'impianto frenante del Rubicon dove si è andati a sostituire le pastiglie originali con quelle della Hawak serie Performance verdi che non migliorano solo la frenata della fuoristrada in presenza di acqua, fango e detriti ma riducono anche in maniera consistente eventuali cigolii in frenata. Per quanto riguarda i tubi dei freni il preparatore ha infine optato per l'utilizzo di quelli allungati aeronautici sino a 6 pollici della Crown Automotive che al posteriore sono stati posizionati sopra il telaio in posizione più protetta. Guardando poi dall'esterno questa tre porte del marchio Jeep ci si accorge che il look sobrio e austero all'apparenza nasconde una grande attenzione per i dettagli più glamour.



©Sonja Vietto Ramus 🐾



©Sonja Vietto Ramus 🐾

A spiccare subito, oltre al cofano motore in carbonio e allo snorkel aerodinamico, sono le due soluzioni scelte per equipaggiare questo mezzo di robusti paraurti. All'anteriore il front bumper della Rugged Ridge, con angolari e bull bar, mostra la sua presenza importante ospitando sull'apposito supporto il winch semi integrato della Warn, un 9.5 modello Competition in alluminio del peso di 36 kg con 32 metri di cavo tessile T-Max. Per mantenere la compressione degli pneumatici e garantire sterzate migliori, gli angolari del bumper sono stati modificati ad hoc in modo da non intralciare il corretto movimento delle gomme stesse. A completare il bumper dell'azienda americana è un paracolpi inferiore para tiranteria realizzato in inox con spessore 4 mm. Per il reparto illuminazione il proprietario ha scelto il kit RD Custom HID h4 canbus per gli anabbaglianti, gli h10 per i fendinebbia e le posizioni a led (tutti bixeno). I pneus montati sul Wrangler sono dei Goodyear Duratrac da 315x70 R17 abbinati a cerchi in lega neri da 17x9 ET-12 della Rugged Ridge ma in alternativa il JK ha anche in dotazione un secondo treno di gomme con relativi cerchi, Maxxis Trepador misura 35x12.50 R17 su Mickey Thompson cromati.





Al posteriore troviamo invece un rear bumper dell'American Expedition Vehicles completo di cancello porta ruota di scorta (adatto sino a coperture da 40 pollici) integrato con serbatoio supplementare per acqua (15 litri), porta pala e ulteriore reservoir da 38 litri di gasolio applicato sul tire carrier. All'interno l'abitacolo del



Rubicon è stato equipaggiato con alcuni accessori di tendenza che ne sottolineano l'animo da duro & puro in perfetto stile Yankee. Pochi fronzoli dunque per questo JK ad eccezione del rivestimento in morbida eco pelle rossa della Mattouno che ricopre il sedile di pilota e navigatore. Originali volante, pedaliera e cinture di sicurezza mentre sul cruscotto trovano spazio un rilevatore per la temperatura olio del cambio automatico, un porta oggetti della Daystar e tre prese supplementari da 12 volt.

Sempre del marchio Rugged Ridge sul lato sinistro del volante è stata installata una pulsantiera a parabrezza che permette l'accensione dei fari Lightforce anteriori, di quello da lavoro alloggiato al posteriore e della pratica presa multipla. Nel vano bagagli si è scelto invece di eliminare l'amplificatore dell'impianto stereo per rendere più agevoli le operazioni di carico e scarico di bagagli e attrezzatura varia; la moquette interna è stata tolta per lasciare spazio ad una più resistente e adatta all'utilizzo off road verniciatura protettiva antiscivolo della Protecta Kote abbinata a tappetini a vasca della Quadratec, stessa marca dell'appoggiabracchio rialzato. Completano l'allestimento interno un frigorifero Waeco da 35 litri alloggiato nel vano bagagli, un compressore portatile T-Max da 160 lt al minuto, 2 estintori fissati al roll bar di serie del JK come dotazione di sicurezza e un tavolino richiudibile della Rock's 4x4 Equipment applicato all'interno del portellone posteriore del Wrangler.



© Sonja Vietto Ramus 

ENERGIT
internal beadlock system



IL PREPARATORE

JK SPECIALIST

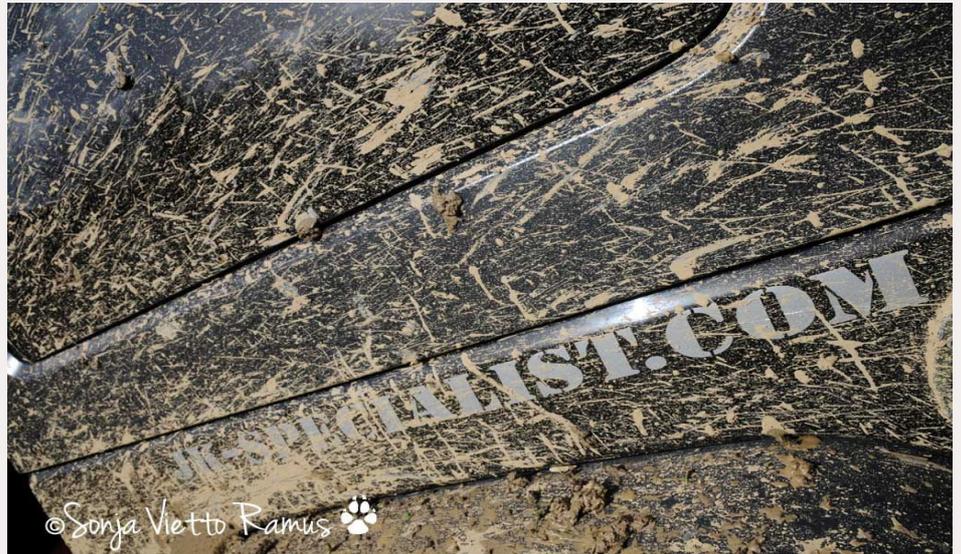
Via Francia 1

21013 Gallarate (VA)

info@g-force.itwww.jk-specialist.com**IL PROPRIETARIO**

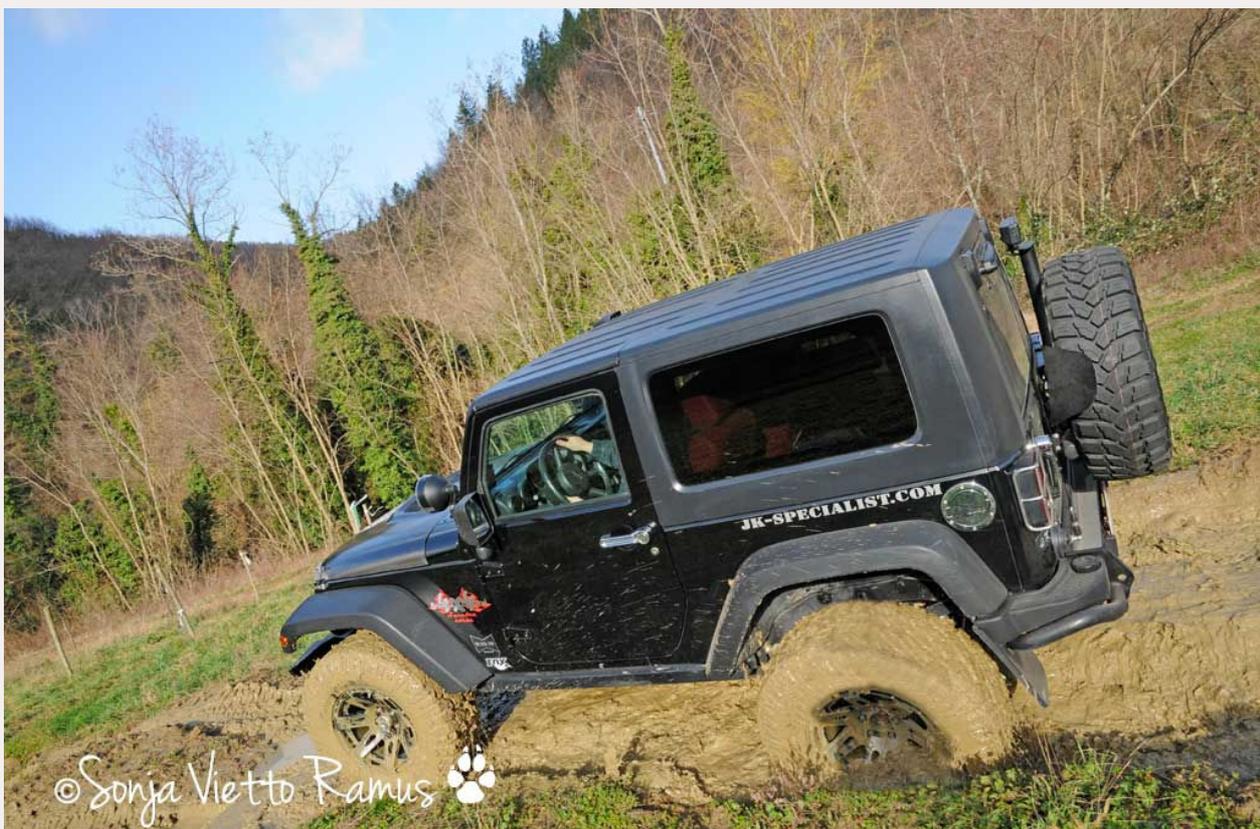
Federico Quasso

+39 3409456792



Ammortizzatori Fox, giunti

e semiassi heavy duty, scarichi sportivi Tecinox, cerchi Hutchinson e centraline Adonis. JK Specialist, distributore ufficiale anche dei marchi Brembo, Sabelt e Pagid Racing, è da anni un importante punto di riferimento per gli appassionati di fuoristrada che si affidano all'azienda lombarda per equipaggiare la propria 4x4 adottando alcune delle migliori soluzioni di accessoristica off road presente sul mercato. Che sia per preparazioni prettamente turistiche o piuttosto estreme, da JK Specialist si può trovare un'ampia gamma di prodotti per trasformare su misura la propria 4x4 di casa Jeep (ma anche altri modelli). Dalla competenza e professionalità JK Specialist, su precise indicazioni del proprietario Federico Quasso che ne ha seguito passo per passo l'allestimento, è stata realizzata una Wrangler JK Rubicon grintosa e divertente da guidare. In perfetto stile yankee.

Testo & foto Sonja Vietto Ramus



© Sonja Vietto Ramus 



© Sonja Vietto Ramus 



© Sonja Vietto Ramus 



© Sonja Vietto Ramus 

30° raduno internazionale 4x4



CITTÀ di GRADISCA

domenica 1° febbraio 2015

Le bizzie di un tempo piovoso oltremisura con continue alluvioni dei fiumi e criticità nella sicurezza dei percorsi, hanno consigliato il rinvio della 30^a edizione del “Raduno internazionale 4x4 Città di Gradisca” alla nuova data del 1° febbraio 2015, peraltro già prevista in fase di rilascio di tutte le autorizzazioni di transito. Pertanto, il mega raduno trasloca di periodo ma sempre con un programma in grado di riservare alettanti sorprese in tema di percorsi e luoghi suggestivi da attraversare con il proprio fuoristrada, sia esso un SUV o un 4x4 tradizionale, non necessariamente preparato e accessorato.

Diversamente dagli anni passati, ci saranno due percorsi distinti che mai si intersecheranno se non nella parte finale.



Pertanto, i partecipanti, una volta partiti dalla grande piazza di Gradisca, dovranno fin da subito scegliere quale tracciato affrontare. Ci sarà un percorso turistico di 130 km. indicato ai SUV

che di anno in anno aumentano costantemente la loro quota di presenza al raduno. Il tracciato, disegnato sui fogli bianchi del road-book e con 2-3 varianti colorate solo leggermente impegnative, dalla città isontina si estenderà verso il Collio e le valli del Natisone e Judrio con una piccola deviazione oltreconfine, in Slovenia il cui ingresso è assolutamente “free”. Si tratta di un percorso scorrevole e panoramico, particolarmente indicato anche a chi è alle prime armi nel mondo del 4x4.

Gli amanti dell’off-road “duro e puro”, com’è nella maggior parte dei casi di chi partecipa al Gradisca, una volta partiti potranno scegliere di leggere i fogli gialli sui quali è ripor-



tato un percorso che, per quanto sia più impegnativo, non è mai proibitivo; ad aumentare ulteriormente il grado di difficoltà, ci sarà anche la possibilità di 3-4 varianti opportunamente segnalate nel grado di difficoltà dal road-book che mette in evidenza quale caratteristiche e capacità debbano avere i 4x4, soprattutto i loro piloti per affrontare greti di torrenti, guadi, fangaie e piste di bosco.



Nulla di proibitivo però, il raduno non è assolutamente una prova di estreme, ma prima di affrontare le varianti è bene conoscere gli aspetti fondamentali della guida 4x4 cui va aggiunta una sempre giusta dose di prudenza. I veicoli non richiedono preparazioni particolari, non sono necessari snorkel e verricelli perché i percorsi sono tenuti aperti per le caratteristiche di qualsiasi fuoristrada tradizione anche se uscito il giorno prima dal concessionario, ma non bisogna farsi prendere la mano e soprattutto il piede dall'euforia della giornata e non scordarsi delle raccomandazioni sulle norme fondamentali della guida sicura. Oltre alle colazioni in piazza prima del via che sarà dato dalle ore 08.30 da Anna Buratti, Miss Friuli Venezia Giulia, saranno non meno di tre le soste ristoro lungo i percorsi con degustazione dei tradizionali prodotti agresti del Friuli e dell'Isontino. Come sempre nei raduni del G.F.I., non sarà necessario rispettare alcun tempo di percorrenza; anzi, gli organizzatori raccomandano la dovuta e necessaria moderazione nelle velocità di marcia lungo i percorsi, fattore imprescindibile per la buona riuscita della manifestazione e dell'immagine stessa di tutto il mondo fuoristradistico.



Nel tardo pomeriggio è previsto il ritorno a Gradisca. Nella sala Bergamas ci saranno le premiazioni dei club partecipanti e delle varie prove a carattere culturale per le quali sono in palio diversi e interessanti premi. Per tutti ci saranno la targa ricordo della manifestazione, il diploma con la foto e il filmato in DVD del raduno che sarà inviato entro maggio 2015.

Sponsor ufficiali della manifestazione sono: Jeep, Michelin e Mobil 1; presenti anche i marchi Lubrervice, Fiorese Group, Dentescano, Euro4x4parts, Cassa Rurale ed Artigiana di Lucinico Farra e Capriva, Off Road, ZC 4x4, Elicar, Avis, nonché quelli istituzionali come Regione Friuli Venezia Giulia, Fondazione Carigo, Turismo FVG, Provincia di Gorizia.

Per informazioni: tel.-fax 0481-960860, cell. 347-5384222, 347-8955598, 338-6002790 e-mail info@gfi4x4.it.

Gradisca, 9 dicembre 2014

Tiziano Godeas G.F.I. Alpe Adria off-road

Presidente cell. 347-5384222





Rally OiLibya Maroc 2014

La penultima prova del campionato FIA Cross Country Rally si è svolta in Marocco: l'OiLibya Maroc Rally, organizzato da NPO ha avuto inizio ad Erfoud per concludersi dopo 6 intensissime giornate di gara a Marrakech. L'organizzazione francese di NPO, capitanata dalla preparatissima Emma Clair, nell'edizione di quest'anno, ha migliorato moltissimi punti chiave, ha realizzato un percorso molto vario ed al contempo piuttosto impegnativo, che ha reso la gara in se molto interessante e combattuta; e la maggior parte dei piloti ha espresso parere positivo sul tracciato, sulla lunghezza delle prove speciali e sulla competizione in generale.

L'appuntamento ha avuto inizio con le verifiche il 3 ottobre ad Erfoud e quest'anno il numero di concorrenti e' stato molto alto grazie anche alla nuova categoria non FIA "open". Tra i partecipanti sulle 4 ruote solo tre equipaggi italiani Cristian Belotti con Oscar Nicoli a bordo del loro fedele Nissan Patrol, il nuovo Nissan Pathfinder della Tecnosport con motore VM, guidato dal famosissimo Miki Biasion e la Porsche di Rizzardi/Calubini. Naturalmente tra le squadre ufficiali massiccia la presenza delle Mini X Raid e delle Toyota Overdrive: il fatto piu' eclatante ad inizio gara e' stata la rivelazione del ritorno di Nasser Al Attiyah con la squadra Mini, su decisione del grande boss Sven Quandt, praticamente "in segreto".

ENERGET



Poi pero' alla fine della seconda giornata di gara, quando Nasser ha vinto la tappa, ha sostenuto la conferenza stampa ed ha "confessato" che questa gara e' una prova per la Dakar, quando



correra' con la nuova Mini. Le prime tre tappe di gara sono partite sempre da Erfoud, quindi grandi passaggi nelle dune di Merzuga, con non pochi problemi per molti equipaggi. Gia dopo la prima tappa di ben 231km si sono contati diversi ritardi, ritiri e penalita'; il secondo giorno ha visto un primo trasferimento di 25km ed una prova speciale di 250km suddivisa in due parti, la prima molto veloce, su piste sterrate con l'attraversamento di un colle, mentre la seconda parte e' stata di nuovo dominata dalle dune.



Download on the App Store

3pMaster

La migliore **App Tripmaster** per iPhone e iPad

- TRIPMASTER
- BUSSOLA
- INCLINOMETRO
- GESTIONE PERCORSI
- VISIONE NOTTURNA
- VISUALIZZAZIONE AVANZATA
- ESPORTAZIONE TRACCE (Via acquisto in App)

La tappa numero tre ha visto il chilometraggio, in prova speciale, piu' lungo di tutto il Rally, un totale di ben 313 km con 25 +23 di trasferimento per raggiungere Zagora. La



prima parte di gara era molto scorrevole, con molte pietre e passaggi sconnessi, con attraversamenti dei tradizionali wued, mentre poi non e' mancata la presenza del fesh-fesh e quindi di tanta polvere. Nonostan-



te tutte le difficolta' la vittoria e' andata alla mini di Orlando Terranova, seguito da Nasser Al Aittyah con un distacco di 1 minuti e 57". La tappa numero 5 e' stata una



boucle di 280km con partenza ed arrivo nell'oasi a 26 km da Zagora', una prima parte veloce, piste sterrate e polvere, per poi entrare al km 132 in un tratto di dune e dunette che naturalmente si sono trasformate in una morsa terribile per non pochi equipaggi, tra cui la toyota di Edu Amor del Jatón Team, mentre molto bene si e' comportato il Nissan Patrol del team italiano di Cristian Belotti ed Oscar Nicoli, cosi' come la simpatica Porsche di Agostino Rizzardi e Loris Calubini.



Giornata molto pesante anche nella squadra della mini, infatti seppur conquistata la vittoria ed il secondo posto, il bravissimo pilota polacco Martin Kaczmarek e' stato costretto al ritiro per problemi di salute legati alla sua schiena, (ci auguriamo che si rimetta presto e possa prepararsi bene per la prossima Da-



kar) Decisamente piu' negativa la gara dell'equipaggio italiano della Tecnosport con il nuovo Nissan Pathfinder ed il motore VM, infatti ogni giorno ci sono stati dei problemi che purtroppo non erano risolvibili sul campo di gara, come ci ha detto, esausto alla penultima



tappa il navigatore Rudy Briani. La penultima tappa, era molto veloce, 301 km di prova cronometrata da Zagora a Ouarzazate, lungo piste pietrose, con numerosi



tagli, e salti, poi 200 km di strada asfaltata attraverso le montagne, sino ad un altitudine di 2200 mt per raggiungere la famosa Marrakech, dove si e' svolta l'ultima breve prova speciale di 151km cronometrati ed una splendida festa con il podio d'arrivo nel

nuovo quartiere turistico della capitale culturale marocchina.



La vittoria e' andata alla Mini di Nasser Al Attiyah, il diretto concorrente per il titolo del mondiale FIA cross Country, Vasilyev e' arrivato quinto assoluto, il gap tra i due ora e' di solamente 21 punti, quindi la conquista del titolo si disputerà in Portogallo a fine mese, sarà una vera sfida, anche nella categoria T2. Nonostante ciò il Rally OiLibya si e' rivelato una vera sorpresa, con notevoli cambiamenti e miglioramenti, dal punto di vista logistico, di sicurezza; anche il tracciato e' stato migliorato, i roadbook redatti con estrema cura, ogni sera il briefing proponeva pochissimi cambiamenti significativi sul tracciato della tappa seguente.







DESERT RACE EXPERIENCE

Xavier Rouchouse-M'Hamid Express 2014

Buongiorno alla redazione di Fuoristradisti.it, colgo l'invito ad inviarvi ii dettagli di una manifestazione a cui tengo molto, la DESERT RACE EXPERIENCE che si svolge dal 25 al 30 gennaio 2015 nel sud del Marocco.

A questo evento è possibile partecipare anche con la fuoristrada che si utilizza tutti i giorni, senza troppe modifiche, nella categoria RAID. Oppure con un fuoristrada da corsa, norme FIA, nella categoria RALLY. In loco sono disponibili anche fuoristrada attrezzate o da corsa a noleggio..

Vi ringrazio e vi auguro buon lavoro e buon fuoristrada, e vi invito, se avete intenzione di venire in Marocco, a contattarmi con un po di anticipo, sarò ben lieto di accompagnarvi in giro per il "mio deserto".

Grazie,

Fabrizio Baron



Focus:

- Paese: Marocco.
- Durata: 12 giorni / 11 notti, dal 21 gennaio al 1 febbraio 2015.
- Tipologia: off-road attivo nel deserto.
- Attività: 2 giornate di stage di guida, navigazione e sicurezza nel deserto + partecipazione al Rally-Raid Mhamid Express 2015, competizione di regolarità e navigazione a road-book e punti GPS, alla quale potrai partecipare in una delle due categorie: PRO o RAID.
- Possibilità di partecipare con proprio mezzo o con auto da competizione a noleggio.

Pernottamenti in riad di charme e hotel selezionati.

- Pasti: 11 prime colazioni, 11 cene, 8 pranzi.
- Possibili personalizzazioni del viaggio (tempi, località, strutture, ecc.)

Accompagnatore / trainer / concorrente: Fabrizio Baron, co-fondatore di ADVENTOUR, dal 1989 viaggia in fuoristrada per il Nord Africa e la penisola arabica e, dal 1998, passa la maggior parte dell'anno in Marocco. E' un ottimo conoscitore degli itinerari tra le montagne e nel deserto.

Importante: i posti sono limitati e le iscrizioni si chiuderanno al raggiungimento dei 70 equipaggi e, in ogni caso, entro il 31 ottobre 2014.





Xavier Rouchouse-M'Hamid Express 2014

L'evento:

La Desert Race Experience è un sogno fuoristradistico che si realizza: un'avventura emozionante a un costo accessibile, dedicata a tutti gli appassionati di fuoristrada, che potranno prepararsi durante uno stage di guida, navigazione e sicurezza nel deserto, e prendere posto sulla linea di partenza di un vero Rally Raid di regolarità: la Mhamid Express, competizione internazionale, ormai alla 6a edizione, che si svolge nel sud del Marocco.

Ideata e diretta da Benoit Delmas di G.S.O. e patrocinata dalla Fédération Royale Marocaine de Sports Automobiles, la Mhamid Express è aperta sia ai neofiti, che potranno esordire nella categoria "Raid", che ai più esperti, che potranno confrontarsi nella categoria "Pro", tutti insieme, appassionatamente, in un clima divertente e amichevole. Piloti e navigatori, servendosi dei punti GPS e del road-book forniti dall'Organizzazione, dovranno individuare e raggiungere tutti i waypoints posizionati negli angoli più suggestivi e selvaggi del deserto, nel territorio intorno a Mhamid, tra il corso effimero del fiume Drâa, il lago Iriqui, il Jebel Bani e i grandi altopiani al confine con l'Algeria.

La Desert Race Experience rappresenta quindi una splendida opportunità per affinare le tue tecniche di guida, approfondire la tua conoscenza del deserto in tutte le sue forme e sentirti parte dell'affascinante mondo delle competizioni internazionali. Ogni giorno vivrai da protagonista l'ambiente delle corse e conoscerai persone straordinarie con mille storie da raccontare.

Il programma giornaliero:

- 21 gennaio: arrivo a Marrakech
- 22 gennaio: trasferimento a Mhamid
- 23 e 24 gennaio: stage di guida, navigazione e sicurezza nel deserto su terreni di diversa natura con Fabrizio Baron

- dal 25 al 30 gennaio: Mhamid Express
- 25 gennaio, dalle 09h00: verifiche amministrative e tecniche
- 25 gennaio, dalle 20h00: briefing ai concorrenti, pubblicazione degli equipaggi ammessi e ordine di partenza della tappa del giorno successivo
- 26 gennaio: partenza della 1a tappa
- 27, 28, 29 gennaio: 2a, 3a, 4a tappa
- 30 gennaio: 5a tappa
- 30 gennaio, alle 20h00 premiazione e serata di chiusura
- 31 gennaio: rientro a Marrakech
- 01 febbraio: fine dei servizi

Quote (min. 4 equipaggi da 2 persone – formula COMFORT – prezzi in camera doppia):

Pilota con auto + copilota: 5.200 Euro (incluso noleggio E-track, iscrizione club e licenza FRMSA)

Pilota con auto: 3.500 Euro (incluso noleggio E-track, iscrizione club e licenza FRMSA)

Accompagnatore / assistenza: 1.400 Euro per persona

+ eventuale quota noleggio fuoristrada: in base alla richiesta e disponibilità.

Trasporto auto, SSV, quad, moto: quotazioni su richiesta





ITINERARIO WILD MAROCCO BY DESARTICA

© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Marocco by Desartica

Testo e foto Giulia Maroni

MAROCCO DAI MILLE COLORI

Dall'Atlante alle sinuose dune del Sahara, in un viaggio alla scoperta di un paese magico, dai mille volti e colori. Tanti chilometri "on e off road" assaporando la cultura locale e gli splendidi scenari da sogno.

Le nostre scorribande nell'Africa settentrionale ci hanno portato, questa volta, fino in Marocco, uno dei luoghi più intriganti del mondo arabo, che sembra realmente creato su misura per attirare la curiosità di ogni tipo di viaggiatore. L'attrazione quasi magnetica e il fascino emanato dalle diverse sfaccettature di questo paese variopinto, invogliano a scoprire sempre di più, senza fermarsi alla superficie ma scavando fino a cogliere le radici storiche e culturali, più profonde. L'antica storia del paese, infatti, segnata dalle colonizzazioni e da una lotta serrata per la libertà della popolazione berbera (amazigh, uomo libero), è ancora percepibile nell'aria e l'incontro delle tribù e dei nomadi lungo le distese aride di hammada, sono in netto contrasto con la vita stravagante e vivace, che si ritrova nelle grandi città.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Marocco



Senza tralasciare ovviamente, che tutto questo è contornato da un paesaggio di sublime bellezza, dalle superbe catene montuose dell'Atlas al deserto del Sahara. La nostra spedizione ha voluto raccogliere al suo interno, alcuni degli angoli più belli e caratteristici del paese, senza dimenticare i centri d'importanza storico-culturale, percorrendo un itinerario "on e off" road, della durata di due settimane. Vi raccontiamo passo a passo il nostro tour.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Marocco by Desartica

DA NORD A SUD

Dopo 57 ore di traghetto, toccare terra con i piedi è quasi un sollievo e sbrigate le formalità doganali non perdiamo altro tempo e saliamo impazienti a bordo dei nostri fuoristrada, in direzione est verso Nador; la strada N16, che si snoda sulla costa a ridosso sul mare, ci regala di tanto in tanto splendidi scorci sulle spiagge e sulle scogliere sottostanti, rendendo il viaggio molto piacevole. La cena al ristorante sulla scogliera è un piccolo lusso a cui non vogliamo rinunciare prima di accamparci per la notte, a pochi metri dal mare. Poco dopo l'alba riprendiamo l'asfalto e raggiunta la città di Nador, viriamo verso sud sulla N19, oltrepassando le cittadine di Taourirt e Debdou.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco

Percorriamo poi una strada panoramica di montagna, contornata da splendidi pini dal profumo inebriante e lasciamo poco dopo l'asfalto

inoltrandoci nel Plateau du Rekkam, un vasto altopiano con un'altitudine variabile da 1300 a 1600 metri slm, dove ci accampiamo per la notte. Al nostro risveglio riprendiamo le piste verso sud, ac-



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartico



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco

compagnati da un paesaggio brullo e roccioso, affascinante per la sua vastità. Incontriamo nel percorso un piccolo miraggio: una lussureggiante oasi con acqua fresca, che ci ripara durante le ore

calde di mezzogiorno. Dopo una sosta carburante riprendiamo la nostra strada in direzione Merzouga, macinando chilometri di hammada e seguendo i letti dei fiumi in secca, toccando poi di sfuggita Erfoud e Rissani, fino a giungere ai piedi dell'Erg Chebbi.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartico

ENERGIT





© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Marocco by Desartica

FINALMENTE LA SABBIA

Il deserto si erge maestoso alle spalle della piccola Merzouga, risplendendo di un rosa dorato alla luce del pomeriggio. Lo spettacolo è ineguagliabile e le dune alte fino a 160 mt si trasformano presto in un parco giochi per i nostri fuoristrada e passiamo la notte incantati dal meraviglioso cielo stellato. Lasciamo a malincuore questo piccolo Erg e dopo pochi chilometri ci inoltriamo in una pista costeggiata da un'alta falesia, che segna naturalmente il confine con la vicina Algeria. La nostra tappa successiva è l'Erg Chegaga e per raggiungerlo facciamo stop a Tagounite per i rifornimenti: dopo altri 30 km di pista, dove il paesaggio e i colori cambiano a vista d'occhio, raggiungiamo la porta di accesso al deserto di sabbia. In questo tratto di circa 40 km, le dune dorate giallo-ocra raggiungono l'altezza di 300 mt e sono le più alte e suggestive del Marocco. Ci inoltriamo all'interno dell'Erg abbagliati dalle forme sinuose e dal mutare continuo della tonalità della sabbia: sembra un luogo incantato. Il nostro viaggio prosegue fino a Zagora, famoso avamposto prima del deserto e tappa delle spedizioni carovaniere, dove facciamo bivacco in campeggio e ci gustiamo una passeggiata in centro, facendo shopping di prodotti locali.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartica

RISALITA VERSO NORD

Incomincia ora la nostra risalita verso nord e ci dirigiamo verso Ouarzazate, risalendo la valle del Dràa, il fiume più importante del Marocco, che nasce dalle vette dell'Alto Atlante. La strada è costeggiata da oasi lussureggianti e zone verdi e rigogliose, che spezzano la monotonia del paesaggio desertico circostante. A 32 km oltre Ouarzazate, facciamo tappa ad Ait Benhaddou e alla sua meravigliosa Kasbah, che sembra congelata nel tempo. Questa cittadella fortificata è tutelata dall'Unesco ed è stata il set cinematografico di diversi importanti film hollywoodiani, una piccola perla da non perdere assolutamente. Il nostro tour continua con un strada tutti tornanti fino al suggestivo passo Tizi N'Tichka a 2260 m.s.l.m., in direzione di Marrakech, dove arriviamo poi in serata.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartica



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartica

CITTA' IMPERIALI

Marrakech è la seconda città del Marocco per dimensione e importante centro di cultura, intrattenimento e meta turistica, ed è davvero impossibile non rimanerne profondamente colpiti: il centro vitale della città è la piazza Djemaa el-Fna, che poco prima del tramonto prende vita, come un teatro a cielo aperto, disseminato di giocolieri, incantatori di serpenti, acrobati, tatuatori e musicisti. Una rappresentazione imperdibile che prende vita ogni sera di tutto l'anno, che si può gustare anche seduti ad una delle numerose bancarelle gastronomiche, che offrono un'ottima cucina tipica, così come abbiamo fatto noi. Lasciamo la città in direzione nord-est e dopo circa 160 km, ci troviamo catapultati in un paradiso naturale: scendiamo a piedi per visitare le famose cascate di Ouzoud, che precipitano con tre salti per 110 mt di altezza, offrendo uno spettacolo di grande bellezza. Il nostro viaggio sta volgendo al termine e nella nostra risalita facciamo una sosta nella zona di Azrou ed Ifrane, per visitare la fitta foresta di cedri, dirigendoci poi verso Fès, capitale intellettuale e artigianale del paese. La città si divide in Fès el Jédid (la nuova) e Fès el Bali (l'antica); quest'ultima è sicuramente la sua zona più caratteristica e merita una visita accurata: composta da un labirinto confuso di vicoli stretti, dove è facile perdersi, è ricca di prodotti artigianali di ogni genere, tra cui splendidi manufatti in legno e ferro battuto. A Fès inoltre si trovano le più famose conterie del Marocco, con vasche a cielo aperto, dove vengono trattate le pelli grezze e successivamente vengono colorate, la visita è consigliata solo se avete lo stomaco forte, per lo sgradevole odore che emanano.



© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartica

© 2014 Giulia Maroni Photographer - Wild Morocco by Desartica

Prima di raggiungere nuovamente Tangeri per il rientro facciamo sosta nella pittoresca cittadina di Chefchaouen, posizionata sotto le irte vette del Rif; ci inerpiciamo lungo le viuzze della medina dalle mille sfumature azzurre, in cerca di qualche curato oggetto di artigianato locale. E' sicuramente una delle medine più interessanti del Paese anche se forse negli ultimi anni, è diventata un po' troppo turistica. Il nostro interessante viaggio volge al termine, lasciandoci però la voglia di ritornare, per respirare di nuovo questo profumo autentico e inconfondibile del Maghreb.

Per tutte le info sui prossimi viaggi: www.desartica.com



5 MOTIVI CHE RENDONO IL VIAGGIO UNICO ED IMPERDIBILE

Tra le mete dell'Africa settentrionale, il Marocco è sicuramente tra le più affascinanti, sia dal punto di vista naturalistico, sia per la sua storia e cultura.

1 Con il susseguirsi ipnotico dei paesaggi, sempre diversi, sarà davvero impossibile annoiarsi, soprattutto percorrendo le vecchie piste battute dalla storica Dakar.

2 Questo itinerario riesce a dare un assaggio dei tanti volti del territorio marocchino, dalle superbe catene montuose, al deserto sinuoso fino alle movimentate città imperiali.

3 Marrakech, vi conquisterà al primo istante, con la sua piazza Djemaa el Fna , vivace e affascinante, dove si incontrano acrobati, percussionisti, musicisti e cantastorie.

4 La varietà dell'artigianato non potrà che intrigarvi, durante una passeggiata tra i famosi Souq delle grandi città. Tappeti, ceramiche e lavorati di pelle a non finire.

5 L'Erg Chebbi e l'Erg Chigaga, nonostante la loro superficie ridotta, regalano bellissime emozioni alla guida di un fuoristrada, con dune alte fino a 300 metri.



MBe navigator Plus



Ringrazio Claudio della disponibilità che mi ha offerto per parlare del software di navigazione che ho sviluppato.

Sono da sempre appassionato di GPS e navigazione; passione trasmessami da mio padre che amava preparare a tavolino il road book di ogni viaggio in auto. Lo vedevo scartabellare tra mappe e cartine segnando autostrade, strade e stradine. Oggi sembra anacronistico, www.google.maps ed il gioco è fatto, ma 30/35 anni fa il discorso era diverso.

Poi i primi navigatori GPS, fino alla loro comparsa negli smatphone, e da lì parte la mia avventura. Perché non scrivere un programma che unisse in un unico strumento ciò di cui avevo bisogno. Acquistai un HTC Trinity e cominciai con un piccolo software dove il tracciato appariva su una griglia con sfondo nero (allora le mappe non erano diffuse e gratuite), poi inviando a Google le coordinate facevo apparire una mappa statica con la posizione. Il sistema era semplice, visualizzavo una bella bussola, l'allarme di superamento di velocità tanto che in un giorno il programma fu scaricato 1500 volte.

Unendo l'esperienza accumulata con il progresso della tecnologia, ho cercato di finalizzare in questo software tutto quello che potesse servire per il routing.

Il programma sfrutta una DLL (GMAP.net) che incapsula tutte le chiamate ai Provider di Mappe in modo da ottenere le informazioni necessarie al tracciato di percorsi, calcole delle distanze marker ecc.

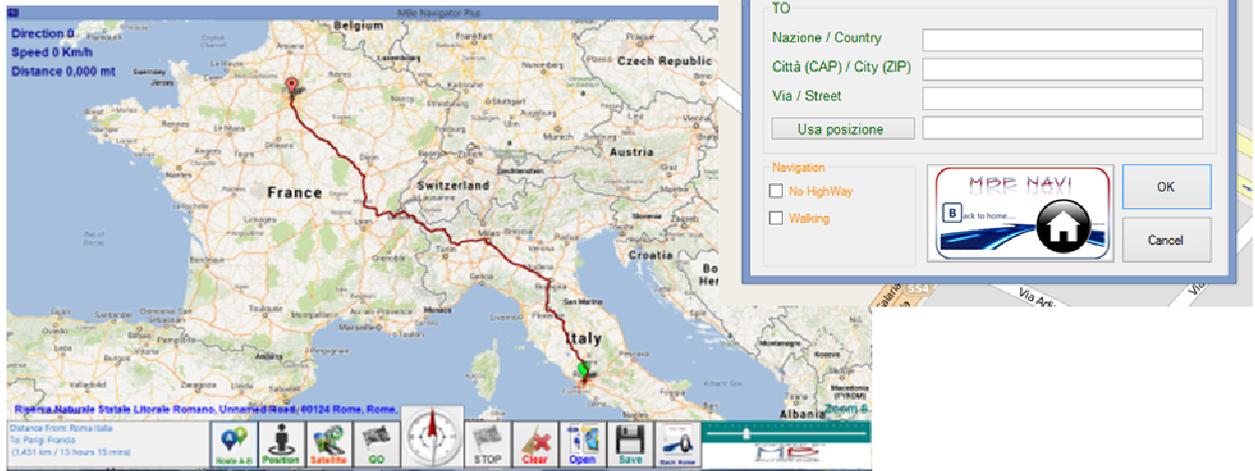
Il programma si presenta come una grossa mappa nella quale possiamo spostarci a piacimento eseguendo un pan con il mouse oppure tramite il pulsante Position inserire qualsiasi indirizzo nel mondo o le coordinate per centrarla in quel punto.

Questa mappa, ma sarebbe più corretto dire queste mappe dato che i provider usati sono più di uno, viene usata per la creazione, l'acquisizione e la navigazione di percorsi.

Cominciamo la descrizione del programma con la più classica delle funzioni, ovvero la navigazione da punto a punto. Per fare questo, sarà sufficiente premere il pulsante Route A-B ed inserire nella finestra che si aprirà l'indirizzo

o le coordinate del punto di partenza e di quello di destinazione (è anche possibile usare le coordinate del punto in cui ci si trova per la partenza o la destinazione al posto dell'indirizzo) premere ok ed in circa 1 secondo visualizzare il percorso calcolato. Si può anche decidere di evitare le strade a pagamento oppure di scegliere un percorso a piedi.

Parigi è sempre Parigi e non è poi così lontana. La distanza dalla meta ed il tempo rimanente sono visualizzate nella finestra delle info in basso a sinistra.



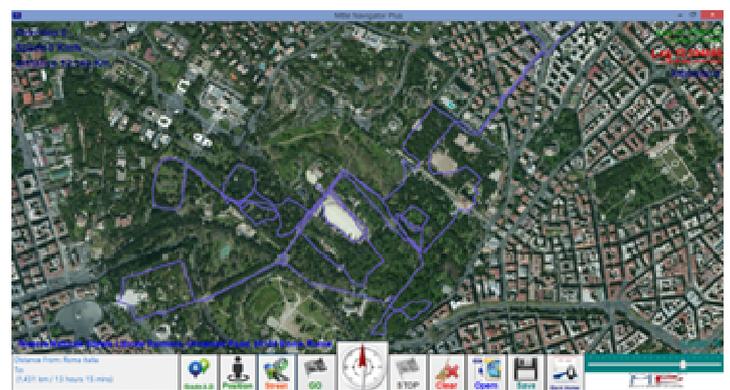
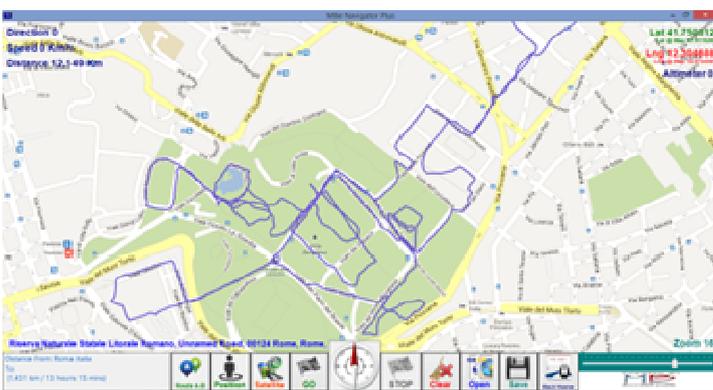
Queste informazioni verranno rinfrescate ogni secondo durante la navigazione. Questo percorso può essere salvato con il pulsante SAVE in formato KML per essere visualizzato su Google Earth o su qualsiasi altro sistema di navigazione.

Se invece vogliamo acquisire noi un percorso, nulla di più facile. Basta premere il pulsante GO ed il programma comincerà ad acquisire la nostra posizione mostrandola come percorso sulla mappa. La mappa, ha la facoltà di ruotare in funzione della direzione offerta dall'antenna GPS. In questo modo, noi percorreremo una strada come è nella realtà.

Quando saremo arrivati alla nostra meta, basterà premere STOP per bloccare l'acquisizione e con Save salvarla su disco.

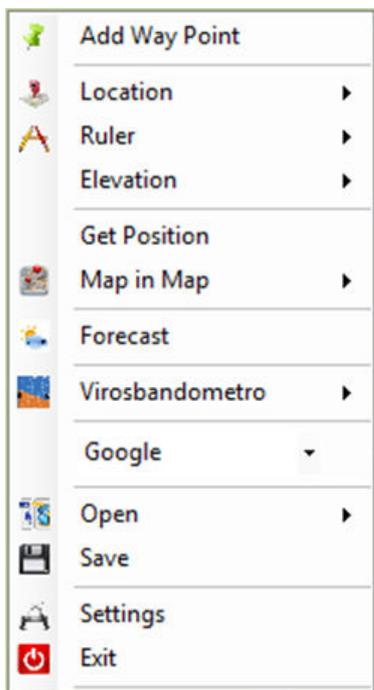
Quello in cui possiamo invece sbizzarrirci, anche perché lo possiamo fare comodamente sdraiati sul divano, facendo galoppare l'immaginazione, è la creazione di percorsi disegnandoli sulla mappa.

Per fare questo nulla di più facile.



Scegliamo il nostro punto di partenza e con un doppio click (oppure tasto destro e scegliendo Add WayPoint) aggiungiamo il punto di partenza. Poi basta seguire le strade ed ad ogni way point aggiunto il programma tratterà la rotta fornendo una serie di informazioni come la distanza totale, la superficie coperta dal nostro percorso (se abilitiamo la funzione Poligon), il numero civico più prossimo alla nostra posizione. Abilitando la funzione Kilocal nel menù settings, e fornendo il peso per ogni tipologia (Uomo, Donna, Bambino) e scegliendo se il percorso è una camminata veloce oppure una corsa, nelle informazioni verranno mostrate per ogni punto le calorie bruciate ed il peso corporeo perso. Organizzato il nostro percorso, possiamo salvarlo per riprenderlo in seguito oppure condividerlo con i nostri amici. Ad ogni km raggiunto il programma aggiungerà un marker con il km, mentre se vogliamo evidenziare una posizione in particolare, potremo aggiungere una nota nel percorso usando il menu message.

E' possibile in ogni momento cambiare la visualizzazione tra Street e Satellite premendo l'apposito pulsante



Premendo il pulsante destro apparirà questo. Qui possiamo scegliere se utilizzare come puntatore delle linee a croce a tutto schermo per allinearci a dei punti particolari come ponti, lati di palazzi ecc. (Lines nel menù Location), oppure scegliere una distanza dal nostro punto ed usarla come raggio per visualizzare in sovrapposizione la copertura. Questa funzione è utile in caso di un raduno per capire quanta strada sarà necessario percorrere per trovare chi si potrebbe perdere, oppure quali cose interessanti sono in prossimità.

Tramite Ruler, si abiliterà un pratico metro per effettuare misure di precisione da un punto ad un altro.

Elevation mostrerà in sovrapposizione un grafico con l'altitudine memorizzata per ogni way point acquisito.

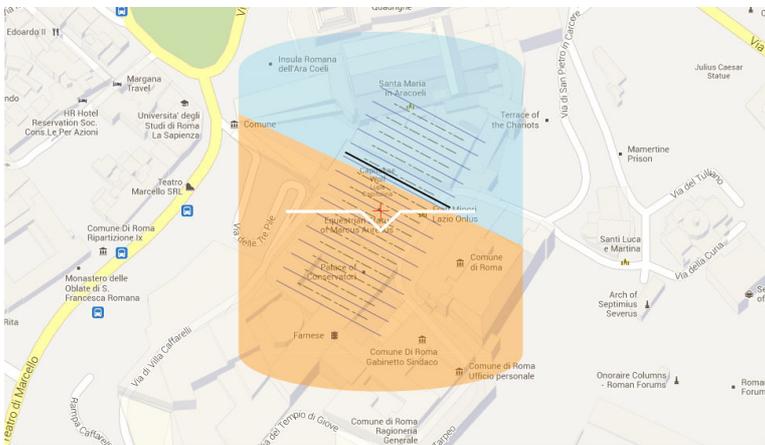
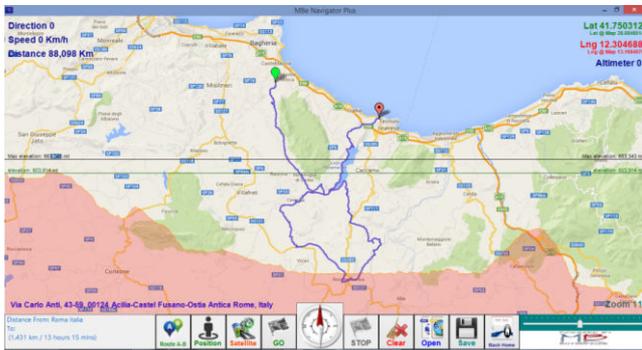
Map in Map invece mostrerà una mappa più piccola con uno zoom più basso. Questa funzione è utile per capire, in mancanza di punti di riferimento) se ci stiamo muovendo nella giusta direzione.

Forecast permette di avere le previsioni meteo fino a 5 giorni della nostra posizione e di una qualunque posizione (in Italia).

Se infatti partiamo da Roma e vogliamo arrivare a Milano, mentre aggiungiamo way point al tragitto, premendo Forecast per esempio a Firenze vedremo le previsioni lì, a Bologna per vedere le previsioni e così via. In caso di brutto tempo, possiamo decidere per un percorso alternativo.



Virosbandometro (necessita di scheda apposita) permette di avere in sovrapposizione un orizzonte artificiale. Un po' più di un inclinometro, un po' meno di un vero virosbandometro in quanto sarà difficile far girare l'auto sullo Yaw, ovvero l'asse verticale (a meno di non andare sul ghiaccio).



Questo programma è totalmente gratuito e può essere scaricato liberamente insieme al manuale d'uso dal sito <http://www.mbenterprise.it/navi.php> oppure presso i siti degli amici che hanno deciso di ospitarlo come www.fuoristradisti.it
Per qualsiasi suggerimento o informazione potete scrivere a navi.mbenterprise.it

A presto con Digital Cockpit.....

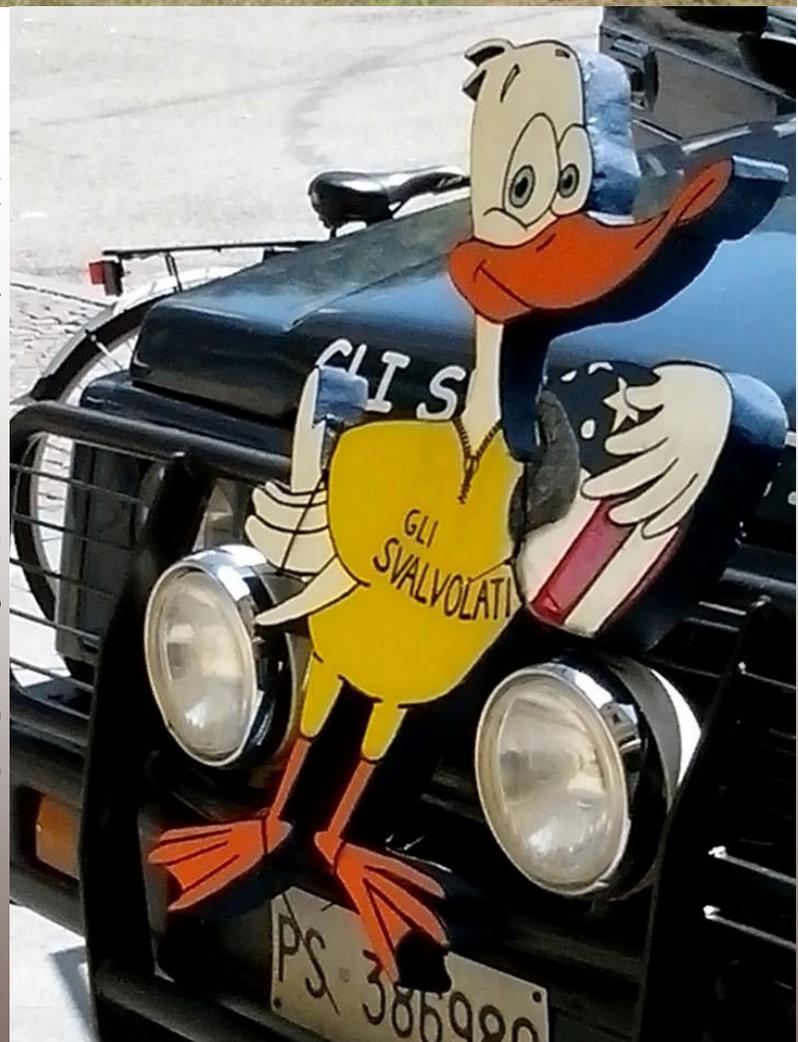
David Mariani

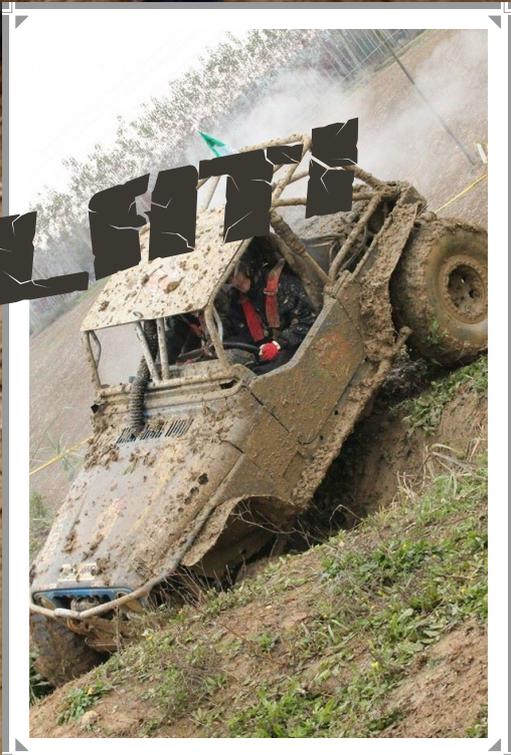
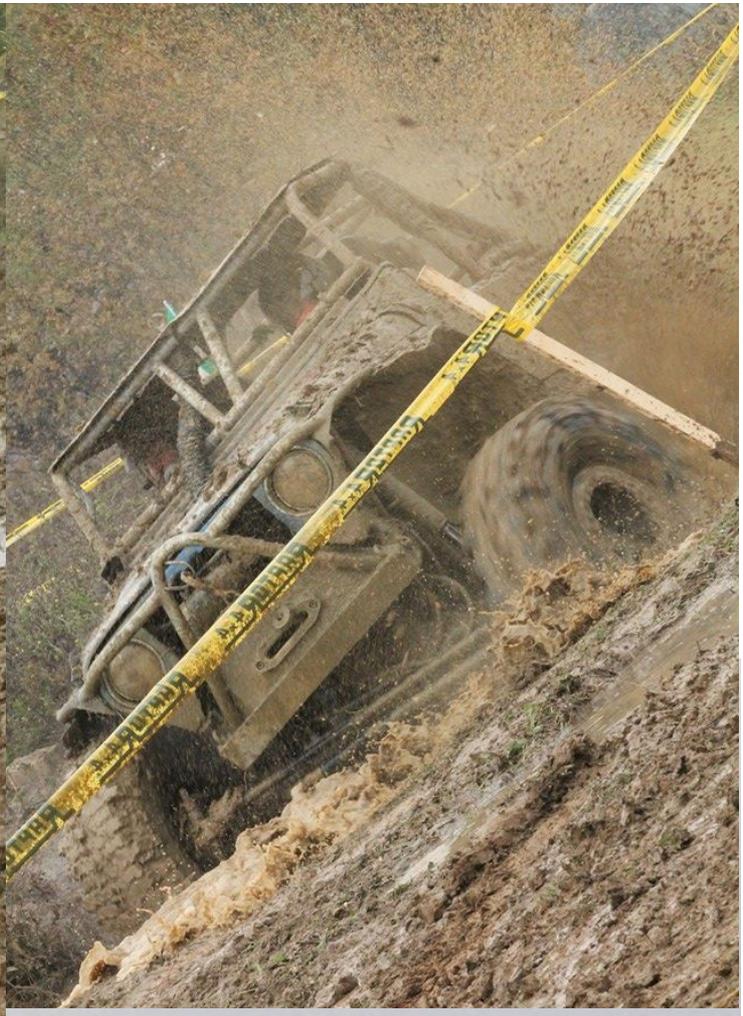




queste alcune foto della magnifica gara di trial a cronometro "international gran prix svizzera vs italia" disputata nel weekend passato 8/9 nov all'autodromo permanente a valenza (AL) una giornata fantastica dove tutti i concorrenti si sono battuti fino all'ultimo passaggio senza mollare il gas un vero spettacolo tra passaggi nel fango dove le auto sono state messe a dura prova se siete interessati a pubblicarlo vi invio altre foto colgo l'occasione per porgere distinti saluti

Cristian Langianese





GLI SILENT VOLANTI



Già da diversi anni che questo evento registra un gran numero di appassionati, mutato nel corso degli anni e location itineranti, ma in questa edizione e il sodalizio Topini-Tiberius giunto al secondo atto, ha raggiunto il **record nazionale**.

40 iscritti il Sabato e 196 la domenica hanno fatto registrare il tutto esaurito, 236 presenze e le oltre 500 persone hanno invaso la terra di ciccone e quella ciociara. In questa ultima edizione gli organizzatori, considerata la rottura con la Federazione Italiana Fuoristrada per motivi noti a tutti, hanno deciso di cambiare radicalmente la tipologia da Raduno a Mini viaggio.

La nuova formula e il prezzo hanno contribuito al successo, nonostante le forti polemiche degli organi preposti a questo sport la partecipazione e l'interesse è stato notevole, famiglie, veri fuoristradisti, appassionati e neofiti, c'era di tutto e tutti con la voglia di questo viaggio da Sperlonga a Castro dei Volsci, 76 km di Sabbia, pietraie, fango e le solite soste gastronomiche .



Sabato 29 novembre

Alle ore 14,00 tutti in piazza fontana a Sperolngia, la giornata grigia non faceva ben sperare ma in pochissimo tempo la piccola piazza si è riempita di appassionati, le iscrizioni sono schizzate subito a 40 facendo ben sperare per la giornata successiva.



La conferenza stampa aperta dal presentatore e trasmessa in diretta radio ha dato il via alla XIV MARE & MONTI II° ATTO – MINI VIAGGIO DELLA CIOCIARIA, Perfili Mauro e Rocco Pannozzo rispettivamente

Presidenti dei due Club, salutano il pubblico, spiegano il programma della giornata e di quella successiva, purtroppo non è mancato un momento toccante, la prematura scomparsa di un nostro socio Lancorai EMANUELE, avvenuta a dicembre scorso ci ha “obbligati” ad un ricordo, porgendo una targa ai genitori .



Alle ore 15,30 tutti sul pistino in spiaggia realizzato dal club Tiberius , la serata, per motivi di sicurezza si è conclusa quando la luce del giorno era ormai lontana. Soddisfatti i partecipanti ci hanno salutato e ringraziato in attesa del giorno successivo.

30 novembre 2014

ore 6,30 la macchina organizzativa Topini & Tiberius è

pronta per accogliere gli appassionati, presso il parcheggio del Museo Archeologico di Sperlonga e la meravigliosa cornice della grotta di Tiberio rendo la location affascinante, un tiepido sole fa ben sperare, si monta il bar itinerante e la postazione per le iscrizioni, ore 8,00 pochissime le persone al banco delle iscrizioni, l'ora e il numero degli iscritti non fa ben sperare, ma poco dopo e in un brevissimo lasso di tempo gli addetti alle iscrizioni chiedono rinforzi 20/30/50/80 e 130, finiscono i road book prontamente la segreteria accende il pc e incomincia stampare fino a raggiungere 196 iscritti alla giornata di domenica.





Nonostante il numero altissimo dei partecipanti l'organizzazione è riuscita a dare il via alla manifestazione con solo 15 minuti di ritardo. Equipaggi provenienti dalla Puglia, dalle marche, dalla toscana e numerosi laziali, hanno contribuito al record Italiano dopo **Gradisca** che si apprende in queste ore annullato causa maltempo.

Ad aprire il viaggio un Camion xxx di Martinelli Massimiliano , a seguire tutti gli altri, tra insabbiate e passaggi tecnici, il tratto della spiaggia apprezzatissimo dai partecipanti lascia alle spalle il meraviglioso scenario della costa Laziale, prontamente gli organizzatori capeggiati da Rocco Pannozzo, prima di lasciare il litorale hanno rimesso nello stato di fatto i 5km di spiaggia.



Successivamente i partecipanti hanno continuato il tragitto verso CASTRO DEI VOLSCI, Il parco naturale Lago di Fondi, Monte Calvo a Vallecora, La valle dell'Amaseno e Castro dei Volsci, scenari naturali magnifici, un concorso fotografico ha arricchito il mini viaggio, le soste gastronomiche della Cambusa del Barone, dal salato al Dolce, fino ad arrivare all'ormai noto Ristorante "da Santina" che con le sue fettuccine Ciociare ha completato la riuscitissima manifestazione, premiazioni e ringraziamenti degli organizzatori con un arrivederci alla prossima edizione.



NUMERI E RINGRAZIAMENTI:

29 e 30 novembre 2014 XIV RADUNO MARE E MONTI II ATTO - TOPINI & TIBERIUS

Come tutte le feste, per una buona riuscita e che gli ospiti si divertono ci devono essere tutti gli ingredienti giusti e di qualità.

..... A volte però la festa si rivela un flop, finisce da bere, SI RESTA CON L'AMARO IN BOCCA e gli invitati se ne vanno e questo per la gioia di chi si è preoccupato di non arrivare a 20 iscritti e fare brutta figura entrambi!!!!

Certo! Che si tratti di una festa privata o di un mega evento, il processo perchè una TOPINATA sia di successo tuttavia è per lo più sempre lo stesso. Vengono mandati gli inviti, viene preparato lo spot!!!, viene attrezzata la location, vengono acquistate le bevande, vengono ingaggiati GLI ORCHESTRALI ed i tecnici del suono.

Le differenze sono visibili nei dettagli. E questo è il guaio. Molti prendono l'organizzazione di una TOPINATA alla leggera!!!!. È necessario avere un piccolo talento organizzativo, conoscere bene il mercato e saper ammortizzare il rischio economico. È sempre bene fare un calcolo preciso ed avere anche un obiettivo realistico.....

PIATTO MARE & MONTI SPECIALITA' CIOCIARA

INGREDIENTI - 2 chef affermati "TOPINIRANDAGI & TIBERIUS"

AUTORIZZAZIONI - Comune di Sperlonga, Regione Lazio "Infrastrutture Ambiente e Politiche Abitative, Ente Parco Naturale Regionale Monti Ausoni e Lago di Fondi, Comune di Vallecorsa, Comune di Amaseno, Comune di Villa Santo Stefano, Comune di Castro dei Volsci, Sperlonga Turismo, Assicurazione Itas Mutua POLIZZA N° 64/M106201XX

400 Cornetti dolci, 400 Ciambelle Fritte, 500 caffè, 500 succhi di frutta , 50 KG di pomodori, 25 Pagnotte di Pane, 10 litri di olio, 1000 Mozzarelle.

4 trattori, 65 persone dello staff, Tanta allegria, Simpatia Quanto Basta.

265 INVITATI A TAVOLA E 76 KM DI VIAGGIO IN FUORISTRADA.

TUTTO A 9,90 EURO

ORE 17,30 SI ARRIVA IN HOTEL STANCHI E AFFAMATI, ci si guarda in faccia e stupiti dai ringraziamenti dei partecipanti, allegri e rispettosi, ci si domanda....PROBABILMENTE LA FESTA E' RIUSCITA!!!!!!!

Doveroso il ringraziamento a tutti gli iscritti - 40 il Sabato e 196 la domenica, ci scusiamo per eventuali inconvenienti dovuti a qualche ritardo nelle pietanze ma 196 invitati non sono pochi, ma giusti per una riuscitissima festa in fuoristrada.

Con la speranza di rivedervi alla prossima edizione vi auguriamo un felice natale !!!

F.to Topini e Tiberius



RINGRAZIAMENTI AGLI SPONSOR : Acqua Filette, Panificio Palitti, Valpalstic, Caffè del Sud, TopGear, Bodema Auto, Dimensione Avventura, Dolciaria Ceccanese, Ovegas, Azienda Agricola Ponte di Legno, Sperlonga Turismo, Rettifica Centrolazio, IMNET, Pulizia Strade Pacioni Nicoletta e Davide Rinna Cantante dello Spot "MARE E MONTI"





14° ACI-CSAI RAID IL CIOCCO,

1A FMI BAJA IL CIOCCO, 3A CANNONBALL RUN. 22-23 NOVEMBRE.

AP PhotoSport

Gli Assi della Cannonball Run 4x4

Morra – Abbondi si aggiudicano la terza edizione della gara di regolarità

Il Ciocco, 10 dicembre. “Merged” nel grande evento che ha portato al Ciocco ben tre manifestazioni, di cui due “titolate”, la Cannonball Run 4x4 merita un discorso a se stante. Per una serie di motivi e principalmente per il fatto che, al di là della tensione agonistica ufficiale, i protagonisti della Cannonball sono gente davvero speciale.

Intanto hanno portato a termine una gara con un serio coefficiente di difficoltà, e poi perché per certi versi la Cannonball interpreta in maniera primordiale, che è forse la più giusta, la filosofia della competizione senza tanti fronzoli, che attinge al concreto, insomma, per esprimere una passione autentica. Viene da pensare che, se da una parte il contesto delle tre manifestazioni, riunite nella formidabile trilogia di drivEvent, ha dato lustro alla Cannonball organizzata da Rudy Briani, dall'altra è proprio quest'ultima a restituire il senso del grande fuoristrada nello spirito più puro. Nell'uno e nell'altro senso, in ogni caso, l'“autenticazione” dell'evento drivEvent non può prescindere dal successo della Cannonball.



AP PhotoSport



AP PhotoSport



AP PhotoSport



AP PhotoSport



AP PhotoSport

La classifica finale della manifestazione parla chiaro: gli assi della Cannoball, sottoposti ad una prova senza indulgenze, non si sono risparmiati, e sono andati incontro alla durezza di una tracciato pensato per il Campionato Italiano Cross Country con la grinta della grande occasione da sfruttare a pieno.



AP PhotoSport



AP PhotoSport

Gianluca Morra e Luca Abbondi hanno “staccato” il Trofeo del vincitore portando al successo una bellissima, e non meno ben preparata, Pajero da corsa con un glorioso passato nel Tout Terrain. Morra e Abbondi sono i vincitori, ma per l’equipaggio il riconoscimento che resta perennemente più ambito è quello di una passione smisurata.

Secondo posto per uno degli equipaggi più giovani Paloschi-Rasini, mantovano in una simbolica riunione di conterranei con Rudy Briani, al comando di una vettura senz’altro datata, la Feroza bianco-verde, ma amorosamente mantenuta e aggiornata al livello delle più giovani “belve” del panorama 4x4.

Il terzo posto è, invece, di una vettura atipica, la piccola, rossa Panda 4x4 che rivive agonisticamente in un Progetto che si è dimostrato particolarmente efficace e competitivo. C'è da dire che il piccolo "cockpit" delle vetture torinesi era affollato di storia dell'Off Road. Oltre a Ivan Zanone alle note, uno dei "senatori" del Campionato Italiano Velocità Fuoristrada, Alberto Bertuzzi.

Ma i dati significativi dell'edizione 2014 della Cannonball Run 4x4 non si fermano al podio del Ciocco. Vale la penna senz'altro di ricordare le performances di tutti i partecipanti, ognuno magari "motivato" alla sua maniera. C'è chi, infatti non avrebbe mai potuto disertare una manifestazione organizzata da dri-



vEvent. È il caso, per esempio, di Giorgio Bertoni, in gara con una L200 insieme a Paolo Castiglioni, che non ha mai mancato ad un appuntamento, o di Maurizio Settimo, al comando di una Suzuki Vitara insieme a Mario Patono, nell'orbita dell'ispirato fuoristrada Briani-Made da ancor più tempo. E va da sé che non concorrevano per un gradino del po-

diario equipaggi come quelli di Macrini-Fratoni Tonti o dei Tonino-Tonino, entrambi in gara con vetture di gloria passata ma non in grado di contrastare le più moderne espressioni della preparazione delle 4x4. Parliamo, rispettivamente, delle gloriose Dahatsu Rocky e Suzuki Vitara. Analogamente, era chiaro che la Mitsubishi L200 di Michele Bini e Adriano Batoni, una macchina allo stato dell'arte in chiave "africana", non poteva avere ambizioni particolari sul tortuoso e stretto tracciato del Ciocco.

Anche questi casi, così come tutti gli altri, tuttavia, esprimono una forza che sta al di sopra della meccanica, che è alla base della magnifica purezza della Cannonball e che si chiama Passione.

Ufficio Stampa
Piero Batini

Organizzazione drivEvent
Il Ciocco, Barga
Tel. +39.0583.719.355 - Mob. +39.333.830.3079
info@drivevent.it



AP PhotoSport

ENERGIT
internal beadlock system





Auguri di Buone Feste

Sonja Vietto Ramus
Mail: info@svrpress.it
www.svrpress.it
Cell +39 333 3612248



PELLICOLE SPRAY REMOVIBILI e NUOVA PELLICOLA TRASPARENTE

Pratica e adatta a qualsiasi superficie interna o esterna isola e protegge tutte le superfici non assorbenti come plastiche dure, cerchi, carrozzeria o vetro.

Si stende facilmente senza pistola o compressore ma grazie al diffusore posto all'estremità della bomboletta formando una sottile pellicola gommosa in grado di aderire perfettamente alla superficie trattata e si rimuove altrettanto facilmente semplicemente spellicolandola. Il prodotto non è corrosivo ma è resistente all'acqua, alle intemperie, ai lavaggi, allo sporco, al grasso, all'olio e alla corrosione. Non solo, la varietà di colori disponibili permette di cambiare velocemente l'aspetto ed il design delle parti colorate e nel caso si cambi idea basta rimuovere il film protettivo!



Molto pratica e versatile anche la nuova Pellicola spray Trasparente, si distribuisce sul prodotto con un solo gesto proteggendo qualunque vostro oggetto!

Disponibile oltre che trasparente, bianco perla, rosso, arancio, azzurro cielo, giallo fluo, verde fluo, rosso fluo, rosa, viola, giallo, nero opaco o trasparente con riflessi multicolor.

La bomboletta da 400 ml costa da Euro 19,52 IVA inclusa

simoniracing.com



SOTTOZERO 4x4

fuoristradisti.it
vivere in 4x4



Info

Roberto Demichelis

338-8416409

Iscrizione

Roberto Croci

349-7422576

r.croci@libero.it

25 gennaio 2015

9:00 Bar il Sole

Villanova Mondovì (CN)

YETI 4x4



11 gennaio 2015

9:00 Bar tazzina

San Michele Mondovì (CN)

Info

Roberto Demichelis

338-8416409

Iscrizione

Roberto Croci

349-7422576

r.croci@libero.it

SPOTTING



Info
Roberto Demichellis
338-8416409
Iscrizione
Roberto Croci
349-7422576
r.croci@libero.it

1 febbraio 2015
Pamparato (CN)
Non si finisce mai di imparare e di ... divertirsi!

fuoristradisti.it
vivere in 4x4

SAN VALENTINO 4x4

Info
Roberto Demichellis
338-8416409
Iscrizione
Roberto Croci
349-7422576
r.croci@libero.it

Festa di COPPIA e riti celtici



15 febbraio 2015
9:00 Bar Il Sole
Villanova Mondovì (CN)

I COLORI DEL SAHARA

CAPODANNO 2015

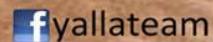
Dal 27 dicembre
al 4 gennaio

Tunisia, terra dai mille volti.
La nostra bussola indica a sud,
verso il deserto; ma durante la
nostra strada attraverseremo
affollate città e villaggi dimenticati,
per poi immergerci finalmente
tra i colori del Sahara.



Per ricevere il programma completo scrivici su: yalla@teameventi.com

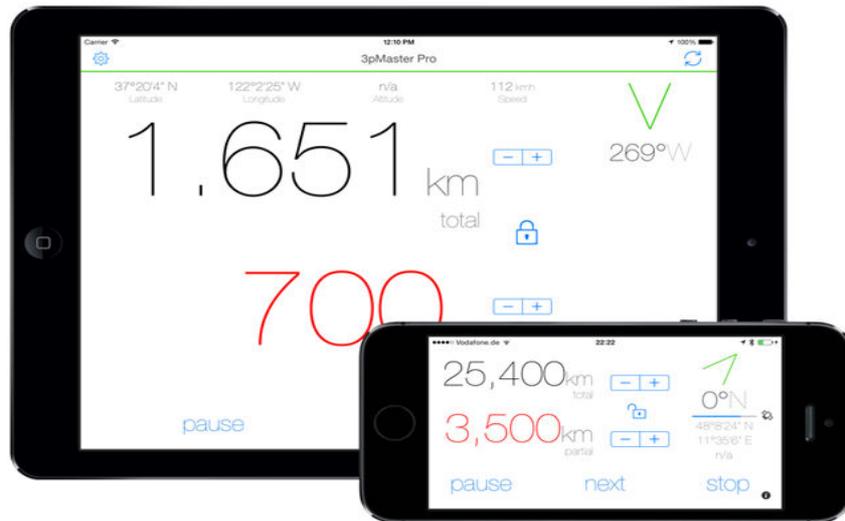
yallateam
incentive & travel



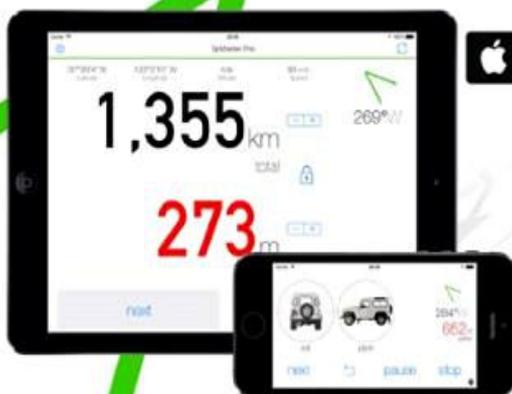
Media Partner



fuoristradisti.it
vivere in 4x4



The best Trip Master you ever seen!
download it now from the App Store...



3pMaster

La migliore **App Tripmaster** per iPhone e iPad

- TRIPMASTER
- BUSSOLA
- INCLINOMETRO
- GESTIONE PERCORSI
- VISIONE NOTTURNA
- VISUALIZZAZIONE AVANZATA
- ESPORTAZIONE TRACCE (Via acquisto in App)

Da oggi i RADUNI, gli EVENTI ed i VIAGGI si possono inserire DIRETTAMENTE sul sito e sulla APP !!!!!

Si invitano tutti i CLUB 4x4, gli Organizzatori di EVENTI ed i TOUR OPERATOR a registrarsi ed inserire direttamente la locandina e la descrizione sul porta-

le www.fuoristradisti.it

Per andare direttamente alla sezione degli EVENTI:

<http://Inx.fuoristradisti.it/EVENTI/home.php>

Inserisci **direttamente** il tuo EVENTO RADUNO VIAGGIO

fuoristradisti.it
vivere in 4x4

inserisci un evento o un raduno ▶

3

eventi in questo momento!

① Cerca nella tua regione



② Contatta l'organizzatore



③ e poi... divertiti.. !!



Valle d'Aosta
Piemonte
Liguria
Lombardia
Trentino-Alto Adige
Veneto
Friuli-Venezia Giulia
Emilia-Romagna
Toscana
Umbria
Lazio
Marche
Abruzzo
Molise
Campania
Puglia
Basilicata
Calabria
Sardegna
Sicilia

fuoristradisti.it
vivere in 4x4

Rc Auto

CONTRASSEGNO DI ASSICURAZIONE

TARGA VEICOLO O DATI NATANTE

TIPO DEL VEICOLO

GIORNO MESE ANNO

SCADENZA PERIODO
ASSICURATIVO:

CONVENZIONE

ASSICURATIVA

PER PREVENTIVI GRATUITI

Scarica il modulo

Su www.fuoristradisti.it

Abbiamo stipulato una CONVENZIONE molto conveniente per noi Fuoristradisti.

Vai al sito www.fuoristradisti.it e scarica il modulo per un PREVENTIVO GRATUITO

scarica il modulo

MULTI CAR 4X4

ALLESTIMENTI - PREPARAZIONI - 4X4

ASSETTI RIALZATI - TRASMISSIONI RINFORZATE

TURBO GEOMETRIA VARIABILE - CENTRALINE

VERRICELLI - OMOLOGAZIONI - NAZIONALIZZAZIONI

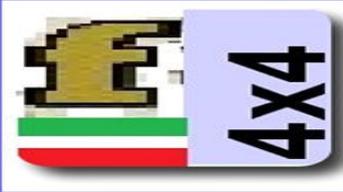
MANUTENZIONE CAMBI AUTOMATICI

Tel. 333 477 44 20 Simone

VIA DELLA SOLFARATA, 130 - 00040 (RM)
multicarsrl@gmail.com - www.multicar.com

 **MULTI CAR 4X4**





è in linea la APP di Fuoristradisti.it
per Android, Apple, Blackberry etc..

E' disponibile l'APP di fuoristradisti per tenersi sempre
aggiornati su raduni, viaggi etc...

per scaricarla :

http://www.fuoristradisti.it/index_app.html



Per essere inseriti nella APP

Si invitano: i Club

I Tour operator

Gli organizzatori di eventi 4x4

Ad inserire direttamente gli eventi nella
sezione Raduni, Viaggi ed Eventi del sito.

Per tenere aggiornati tutti gli amici



Il Portale...!!! fuoristradisti.it

vivere in 4x4



Il Portale nasce dall'idea di creare un punto di aggregazione per gli amanti del Fuoristrada. Totalmente gratuito ed amatoriale. Fatto con il contributo di tanti Fuoristradisti...



magazine on line

Foto annunci gratuiti

Forum

Gallerie Foto e Video