

ELABORAZIONE / 2

SUZUKI VITARA 1.6 8V

# Piccola **BELVA**

**La base è la storica giapponese dallo spirito un po' borghese. Dopo la cura della Ramingo 4x4 supera qualunque difficoltà, anche quelle tipo... Rain Forest**

**N**on c'è bisogno di grandi presentazioni, lei, la lady di casa Suzuki, è ben conosciuta nell'ambito offroad. In versione originale, i giretti domenicali e le gustose varianti non asfaltate (ma soft) sono il pane quotidiano per i suoi denti. Ma chi l'avrebbe mai detto che, dopo le attente cure di Andrea Alfano, potesse diventare un cavallo competitivo in una competizione di fuoristrada estremo? Non in molti, d'accordo, ma ora questa

Vitara supera guadi profondi, fango e altri simpatici ostacoli senza paura. Andrea, l'artefice nonché pilota della signorina a ruote artigliate, l'ha plasmata con intelligenza e sapienza intervenendo sui punti critici ed esaltando le caratteristiche del modello: compattezza e peso contenuto. Le sospensioni anteriori, di serie, indipendenti, ottime per andare in gita, rappresentavano un punto debole per il fuoristrada impegnativo. Così sono state rimpiazzate da

un assale rigido con puntoni rovesciati derivato, dritto dritto, dalla piccola Samurai. I giunti e i semiassi, per essere più sicuri sull'affidabilità dell'insieme, sono stati rinforzati. Questo efficace stravolgimento meccanico ha aumentato in maniera esponenziale le potenzialità della Suzukina. Al retrotreno, sempre per incrementare le doti di mobilità su terreni difficili, sono stati installati bracci e triangolo rinforzati prodotti dalla Ramingo 4x4 (l'atelier a cui è a





**SENZA LIMITI**

Guadi, argini, fango e sabbia non riescono a fermare la Suzuki Vitara rivisitata da Ramingo 4x4 di Andrea Alfano.



Cinture a quattro punti, volante a calice, allestimento essenziale: l'abitacolo della Vitara by Ramingo 4x4 ha un aspetto e una funzionalità racing. La sicurezza è affidata a un arco rollbar realizzato per questa vettura.

capo Alfano). Entrambi i ponti sono rigorosamente "bloccati" e, grazie al kit super ridotte, la piccola belva è pressoché inarrestabile!

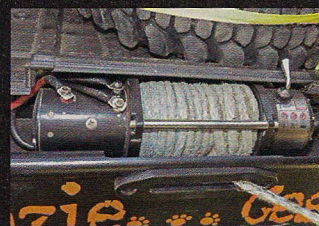
La Vitara è stata alzata di tre pollici intervenendo sull'assetto. Gli elementi elastici sono costituiti da 4 ammortizzatori marchiati Trail Master e 4 molle (ancora della Ramingo). Il bodylift permette a questa Suzuki di calzare dei generosi pneumatici molto artigliati, da 255/75 R 15, si tratta di quattro Kougar by Malatesta. In questa elaborazione, nulla è stato trascurato, nemmeno l'estetica. La linea grintosa del veicolo, verniciato di un seducente nero opaco, è esaltata dall'installazione di due paraurti di fabbricazione artigianale, e ►

## ELABORAZIONE/2 SUZUKI VITARA 1.6 8V

### UN PO' DI CONTI IN TASCA

L'operazione Vitara è costata oltre 5.800 euro. La spesa più importante è stata quella della manodopera per la sostituzione delle sospensioni anteriori (da ruote indipendenti a ponte rigido). Quantificando, ci sono voluti circa 1.200 euro. Inoltre sono stati spesi 440 euro per gli ammortizzatori, 400 euro per le molle e 260 euro per il body lift. Per rinforzare i puntoni ci sono voluti altri 440 euro, mentre per la coppia di bracci posteriori e il triangolo il costo è stato di 330 euro. Il paraurti anteriore, di costruzione artigianale che comprende anche il supporto per il winch, è costato 400 euro, per le pedane sottoporta si sono dovuti aggiungere 250 euro. Per i due verricelli della Ramingo si è speso 1.160 euro cadauno. L'allestimento della carrozzeria ha avuto un costo di circa 1.000 euro.

La linea della Vitara prima generazione è ben riconoscibile, nonostante gli interventi che non stravolgono lo stile. Bella la scelta del nero opaco per la carrozzeria.



Il verricello posteriore da 12.000 lb, è incastonato nel paraurti, così ci si toglie sempre dai guai.



La sospensione anteriore è a ponte rigido (derivato da una Samurai) con puntoni rovesciati.



La barra dello sterzo e quella per l'accoppiamento sono state rinforzate con abile lavoro artigiano.



I bracci posteriori rinforzati, della Ramingo 4x4, correggono l'inclinazione del ponte.



L'assetto rialzato di 3", con molle Ramingo 4x4 e ammortizzatori Trail Master, migliora decisamente le performance in fuoristrada.

### IL PREPARATORE

Andrea Alfano, 32 anni, è a capo della Ramingo 4x4, un'azienda nata nel 2010 che si occupa di allestimenti di veicoli a trazione integrale per ogni tipo di esigenza. Quest'anno è riuscito a collaudare una delle proprie creazioni, la Suzuki Vitara di questo servizio, alle selezioni per il Rainforest Challenge, conquistando un meritissimo primo posto. Oltre all'ambito professionale, Andrea è attivissimo nel mondo del fuoristrada, in particolare al fianco del club lombardo 4 Zampe Off Road, che organizza molte manifestazioni e raduni con scopi benefici. Per altre informazioni [info@ramingocamper4x4.com](mailto:info@ramingocamper4x4.com)



da due pedane sottoporta in metallo.

Per tornare all'allestimento, vanno citati i due potenti verricelli da 12.000 lb, integrati nei paraurti (anteriore e posteriore), con motore da 6,6 CV, alimentati da due batterie da 100 A e doppio alternatore maggiorato e cavo dyneena. L'abitacolo, spartano, ha un "vestito" racing: volante a calice e sedili anatomici, completati dalle cinture a 4 punti; l'accessorio più importante, ovvero il robusto rollbar artigianale,

garantisce la sicurezza in gara. Nel vano posteriore, da dove è stato rimosso tutto ciò che non serve in gara, c'è la ruota di scorta, il compressore per azionare i blocchi e un estintore.

Le carte ora sono in tavola, manca solo l'ultimo dettaglio per avere un po' di gusto quando si preme sull'acceleratore: un collettore di scarico 4 in 2 in 1 che migliora decisamente l'erogazione del motore originale: un millesei 8V. ■

testo e foto di Giulia Maroni