



MITSUBISHI PAJERO BY TOTANI

Asfalto o fuoristrada estremo? Intervenendo sul Pajero, Totani dimostra come lo sportivo 4x4 Mitsubishi possa far divertire e rendere al meglio su ogni fondo



MENO RALLY,

Il Pajero, icona 4x4 di Mitsubishi, è uno dei pochi fuoristrada "veri" rimasti sul mercato. Forte dei successi alla mitica Dakar, è da sempre uno dei modelli preferiti dai piloti che corrono nei rally-raid e nei rally tout terrain, in Italia e all'estero. Anche nel nostro Paese di elaborazioni sportive della 4x4 nipponica c'è l'imbarazzo della scelta; il Pajero serie 3 che vedete in queste pagine, invece, è il risultato di una preparazione relativamente leggera realizzata dalla Totani dell'Aquila per affinare le prestazioni su strada e quelle in fuoristrada, con particolare riferimento ai viaggi nel deserto. Infatti, Tito Totani, titolare insieme al fratello Silvio di una storica concessionaria Mitsubishi, Toyota, Suzuki e Kia, utilizza quest'auto per gli spostamenti quotidiani nonché per avventurarsi sulle sabbie del Sahara, dove si reca per rilassarsi ogni volta che gli impegni di lavoro lo consentono (il "battesimo" africano di questo Pajero è avvenuto lo scorso aprile in Tunisia, sulle dune più impegnative del Grande Erg fino a Ain Ouadett). *"È un'auto estremamente versatile - spiega Totani - perfetta per macinare migliaia di chilometri in autostrada ma anche validissima per affrontare un viaggio in fuoristrada. La preparazione di questo Pajero è stata un po' una sfida per smentire l'idea di chi è convinto che per andare in Africa non ci sia nulla di meglio di una Toyota!"*

MOLTO RAID



ACQUA, SABBIA, STERRATO O... ASFALTO CITTADINO:

PUNTI DEBOLI ADDIO

Il Pajero è il re dello sterrato veloce, sicché vanta un comportamento eccellente anche sulle piste africane, grazie soprattutto alle sospensioni a quattro ruote indipendenti. Tuttavia tale schema costituisce un limite sulle dune, per via della minore

escursione delle ruote rispetto alla tradizionale soluzione del ponte rigido; inoltre provoca un eccessivo abbassamento dell'assetto in presenza di un carico pesante, mandando in crisi la vettura specialmente nei salti. Per questi motivi l'assetto è stato rialzato di 7 cm e irrigidito con molle più lunghe della Old Man Emu e ammortizzatori ad azoto SP, con serbatoio separato e doppia possibilità di regolazione in estensione e in compressione. In tal modo si è aumentata quanto basta l'escursione delle ruote guadagnando nel contempo in altezza da terra e, in modo notevole, anche in stabilità. A migliorare quest'ultima contribuiscono anche i



Intervento essenziale sul propulsore 3.2 DI-D: il modulo aggiuntivo ha portato la potenza da 160 a 190 CV. Notare, sulla sinistra, il condotto dell'aria che porta alla prolunga fino al tetto.

distanziali in alluminio applicati ai mozzi, che allargano le carreggiate complessivamente di 6 cm. Un altro limite del Pajero è costituito dai freni: i dischi anteriori mal sopportano un utilizzo intenso, nel qual caso si ovalizzano con relativa facilità. Il problema è stato risolto montando dei dischi anteriori "racing" forati e baffati, realizzati artigianalmente nello stesso diametro degli originali e abbinati a pastiglie anch'esse tipo "racing", decisamente più performanti: si tratta degli stessi elementi utilizzati da Totani sui Pajero da gara. Sempre riguardo ai freni, è da segnalare anche l'utile impianto che, tramite un tasto posto sulla plancia, permette di disinserire l'ABS, il quale com'è noto fuori dell'asfalto si rivela controproducente. Inoltre, vista la destinazione del veicolo, non si poteva prescindere dall'adozione di tre robuste

TUNING

MOTORE

- Centralina aggiuntiva Bauer 190 CV 960
- Safari Snorkel 444
- Filtro/decantatore gasolio supplementare 258

TELAIO

- Piastra anteriore Duralblock in duralluminio 8 mm (2 pezzi) 658
- Piastra centrale Duralblock in duralluminio 8 mm 312
- Piastra serbatoio Duralblock in duralluminio 8 mm 450

ASSETTO

- 4 molle Old Man Emu +7 cm 500
- 4 ammortizzatori SP a gas con serbatoio separato e doppia regolazione 2.160
- 4 pneumatici BF Goodrich All Terrain 265/70 R 16 1.138

FRENI

- Dischi anteriori "racing" forati e baffati 360
- Pastiglie anteriori "racing" 192
- Impianto disinserimento ABS 120

ESTETICA

- Spoiler posteriore 465
- Vetri oscurati 420

ALTRO

- Compressore aria ARB Viair 325C 210
- Serbatoio aria 97
- Attacchi rapidi aria compressa e tubazione 126

Tutti i prezzi sono in Euro IVA inclusa, ma senza il costo della manodopera per il montaggio.





IL PAJERO BY TOTANI E' UN DIVERTENTE TUTTOFARE





piastre di protezione Duralblock in duralluminio spesso 8 mm per l'avantreno, il gruppo cambio-ripartitore e il serbatoio. Quanto al motore turbodiesel 3.2 DI-D, per migliorare la guida sulla sabbia è stata installata una centralina elettronica aggiuntiva Bauer, che ha portato la potenza massima a 190 cavalli (contro i 160 originali): un valore non esasperato che però ha comportato un sensibile incremento e miglioramento nell'erogazione della coppia motrice. Le altre modifiche sono di valenza estetica e/o mirate all'utilizzo nei raid. Da evidenziare anche l'aspirazione del motore, prolungata fino al tetto tramite un Safari Snorkel, inoltre è stato montato un

filtro/decantatore del gasolio supplementare (a monte di quello originale) e installato un compressore dell'aria Viair (utile per gonfiare le gomme, pulire il filtro dell'aria, ecc) il cui impianto è provvisto di un serbatoio per l'aria da 12 litri e di attacchi rapidi anteriori e posteriori.

ASFALTO E PISTE AFRICANE PER LEI PARI SONO

Anche se già di serie il motore 3.2 è piuttosto brillante, al volante del Pajero by Totani gli effetti dell'incremento di coppia dovuti alla nuova centralina si avvertono subito: già a 1.500-1.600 giri/min la spinta è davvero corposa. Così l'elasticità è nettamente



In alto, le sospensioni ora cantano su molle rialzate di 70 mm e ammortizzatori a gas al fine di migliorare la guida sulle dune, oltre che sullo sterrato.

superiore e tutte le marce sono diventate più sfruttabili: con un filo di gas si ottiene tutto, dalle formidabili riprese sin dai bassi regimi con le marce alte, al mantenimento di velocità di crociera elevatissime nelle salite in quarta o in quinta marcia. La piacevolezza di guida, in città e su strada, è notevole, anche se il comfort è un po' ridotto a causa dell'aumentata rigidità dell'assetto (gli ammortizzatori,

comunque, sono regolabili) e della rumorosità leggermente superiore dei nuovi pneumatici. In fuoristrada, in particolare, si apprezza la possibilità di mantenere la prima marcia normale anziché quella ridotta nei passaggi che richiedono un certo slancio come, ad esempio, il superamento delle dune di sabbia. Dal punto di vista dinamico, nonostante l'innalzamento del baricentro, le molle e gli ammortizzatori nuovi rendono questo Pajero superbamente stabile: il rollio in curva tipico degli esemplari di serie si è totalmente azzerato, e anche il discreto



TOTANI

SS 615 per Pianola
67100 L'Aquila
TEL. 0862/410230
FAX 0862/405203
WEB www.totani.it

E-MAIL info@totani.it

PERSONA DI RIFERIMENTO

Carmine Salvi
SPECIALIZZAZIONE Elaborazione di fuoristrada giapponesi, progettazione e realizzazione di accessori per fuoristrada

MARCHE TRATTATE Ralliart, Duralblock, Old Man Emu, Warn, PIAA, Sparco, ARB, Viair, OMP
SUPERFICIE AZIENDA 1.200 mq coperti
PERSONALE 17
ATTREZZATURE TECNICHE officina completa, attrezzature per la progettazione e la realizzazione di accessori
GARANZIA sì
PAGAMENTO RATEIZZATO sì
CARTA DI CREDITO sì
AUTO DI CORTESIA sì

Tito e Silvio Totani sono i titolari dell'omonimo gruppo di concessionarie Mitsubishi, Toyota, Suzuki e Kia dell'Aquila. L'Azienda venne fondata nel 1973 come concessionaria Toyota (di cui è la concessionaria in attività più longeva d'Italia), nel 1975 vennero assunti i marchi Uaz e Lada, nel 1982 arrivò Suzuki e nel 1985 Mitsubishi. Totani è stato anche concessionario Nissan per quindici anni. La grande passione e l'esperienza nel settore dei fuoristrada acquisita in numerose gare (dalla velocità fuoristrada, di cui vinsero il campionato già al loro debutto nel 1983, ai rally tout terrain, dal Challenge di Regolarità, vinto nel 2002 con una Suzuki Jimny, fino al Rally dei Faraoni dell'anno scorso) e nel corso di innumerevoli viaggi in 4x4, ha portato l'Azienda ad essere il principale punto di riferimento per il Centro-Sud Italia in tema di preparazioni fuoristrada, soprattutto di modelli giapponesi. Oltre a utilizzare i migliori accessori sul mercato, la Totani realizza in proprio alcuni prodotti, tutti testati sul campo. Il più noto è la gamma di protezioni in duralluminio (piastre sottoscocca e paraurti) lanciata cinque anni fa con il marchio Duralblock.



HA UN CARATTERE SPORTIVO

sottosterzo originale (grazie anche ai pneumatici dai fianchi più rigidi) è un ricordo. Di conseguenza ci si possono permettere inserimenti in curva a velocità prima impensabili, e con una precisione sorprendente. Su sterrato veloce ci si diverte alla grande! Il nuovo assetto ingoia buche e dossi anche a forte velocità senza scomporsi minimamente, e non ci aspettavamo nulla di meno visto che non hanno fatto un

frizzo neanche dopo centinaia di chilometri sulle massacranti piste africane affrontate a 140 km/h a pieno carico, né dopo salti con le quattro ruote staccate da terra. L'abbondante "cavalleria" a disposizione e il differenziale autobloccante posteriore, inoltre, permettono di cimentarsi in sovrasterzi eclatanti ma sempre ben controllabili, sia con due che con quattro ruote motrici. È migliorata nettamente anche la

performance in frenata, sia in termini di prontezza (gli spazi di arresto si sono ridotti) che di resistenza all'affaticamento. Bisogna notare, infine, che pur non essendo stata preparata per il fuoristrada estremo, questo Pajero si comporta molto bene anche nei passaggi tecnici grazie al nuovo assetto e alla presenza, di serie, del bloccaggio manuale al 100% del differenziale posteriore che in molte situazioni si rivela decisivo.



OLTRE 70 KIT ESTETICI
COMPLETI A CATALOGO



NOVITA'

Grande
Punto

Fiesta
MK5

**CARZONE
SPECIALS**
www.carzonespecials.com

**Innamoratevi
della vostra
AUTO!**

TRC
www.trcitalia.it