



I moderni pick up offrono prestazioni di tutto rispetto conservando la solida struttura dei fuoristrada "puri". Il preparatore aquilano ha allestito per l'impiego nei viaggi in Africa due tra i modelli più famosi di "camioncini" 4x4. Li abbiamo messi duramente alla prova in Tunisia, dopo aver testato gli stessi modelli di serie

I pick up 4x4, almeno in Europa, continuano a essere concepiti, a ragione, veicoli principalmente da lavoro. Per questo la loro evoluzione procede più lenta, seppure in modo costante, rispetto a quella dei fuoristrada per trasporto passeggeri (e questo è un male, specialmente se si considera il perdurare, sulla stragrande maggioranza dei "camioncini", di una soluzione obsoleta come le molle a balestra posteriori). D'altra parte ciò implica la necessità di mantenere, per questo tipo di veicoli, una struttura e delle caratteristiche da fuoristrada "puri" (e questo è

un bene perché sul mercato i 4x4 con telaio a longheroni e marce ridotte sono sempre di meno). Gli approcci all'elaborazione dei pick up, nel nostro Paese, sono ancora timidi. La Totani Off Road, ovvero il reparto dedicato alle preparazioni dell'omonimo gruppo di concessionarie Mitsubishi, Toyota, Suzuki e Kia dell'Aquila, si è voluta cimentare nell'allestimento di due modelli rinnovati di recente, il Mitsubishi L200, in versione Double Cab 2.5 Di-D Warrior (caratterizzata dal motore potenziato a 167 cavalli), e il Toyota Hilux, in versione Double Cab 3.0 D-4D



Carichi di avventura!



SR. I due veicoli sono stati preparati in funzione dell'impiego nei viaggi africani, una tipologia di utilizzo abbastanza rara per dei pick up. Così, appena "sfornati" dall'officina aquilana, li abbiamo subito "battezzati" sulla sabbia del fantastico erg del Sahara tunisino, effettuando un severo test nell'arco di una settimana che ci ha portato fino alla sorgente di Ain Ouadette. Un'occasione che il preparatore abruzzese ha sfruttato per verificare sul campo, come di consueto, la validità delle soluzioni e degli accessori adottati. Per fornire una

valutazione il più possibile approfondita delle modifiche apportate da Totani, prima del test africano abbiamo provato anche le rispettive versioni di serie dei due pick up. Anche in questo caso senza risparmiarle, visto che il "clou" della prova è stata la nostra partecipazione al raduno nazionale "Sulle orme del lupo del San Vicino", organizzato dal Club marchigiano Monte San Vicino Off Road 4x4, uno dei raduni più "tosti" dell'anno. "Abbiamo voluto proporre un'elaborazione insolita, infatti i nuovi pick up di Toyota e Mitsubishi non erano mai stati utilizzati in quel tipo di

condizioni ambientali" dice Silvio Totani. "A spingerci è stata la natura del pick up che presenta delle particolari e vantaggiose caratteristiche capaci di renderlo molto valido per un utilizzo nei raid africani: la capacità di carico e di stivaggio, il peso complessivo relativamente contenuto, la tipologia costruttiva con un semplice ma robusto telaio a longheroni. Per contro, gli aspetti sfavorevoli che avrebbero potuto penalizzare il comportamento sul "toboga" e nei "catini" del Sahara tunisino sono la lunghezza totale (oltre 5 metri), il passo lungo (3 metri) e gli sbalzi posteriori accentuati".

Il nostro test, però, ha dato in questo senso risultati inaspettatamente positivi. "Su entrambi i veicoli sono stati montati alcuni degli accessori che la nostra azienda sta sviluppando per la nuova gamma di pick up pensati per i viaggi in Africa" prosegue Totani. "Lo schema generale di allestimento dei mezzi è identico. Le uniche differenze consistono nell'aver volutamente scelto di installare due tipologie di ammortizzatori completamente diverse (abbinate sempre a molle e balestre rinforzate più alte) allo scopo di testare entrambi i prodotti, rivolti l'uno a un uso

professionale e l'altro a un uso turistico certamente meno impegnativo. Inoltre, sulla Toyota è stata installata una centralina elettronica aggiuntiva che regala una buona dose di cavalli e, soprattutto, di chilogrammetri di coppia in più. Comunque, ogni tipo di accessorio installato è disponibile per entrambi i modelli (tranne la centralina per il Mitsubishi). Gli allestimenti, ovviamente, sono personalizzabili a richiesta del cliente in funzione della tipologia del viaggio da intraprendere, del futuro utilizzo quotidiano del mezzo e del tipo di spesa che intende affrontare".



Entrambi i pick up offrono, seppur con cilindrata diverse, una potenza simile (circa 170 CV) e un allestimento completo a un prezzo d'acquisto abbastanza allineato

Entrambi i pick up offrono, seppur con cilindrata diverse, una potenza simile (circa 170 CV) e un allestimento completo a un prezzo d'acquisto abbastanza allineato. Anche il nuovo modello del Mitsubishi L200, lanciato nel 2006, si è confermato il pick up più venduto in Italia. Merito soprattutto della linea futuristica e relativamente compatta nonché di un ottimo

rapporto qualità/prezzo/dotazione. Ma non solo: è l'unico pick up a disporre della trazione integrale permanente (il ripartitore Super Select, mutuato dal Pajero, permette infatti di viaggiare su asfalto con 2 o con 4 ruote motrici grazie alla presenza del differenziale centrale, che può anche essere bloccato) e dei controlli elettronici della trazione

e della stabilità, due elementi che lo rendono impareggiabile sul piano della sicurezza su strada e della mobilità in fuoristrada. Il motore 2.5 DI-D, evoluzione in chiave common rail dello storico 2.5 turbodiesel che da sempre equipaggia l'L200, eroga 136 CV, che salgono a 167 nell'allestimento Warrior (disponibile solo per la versione Double Cab, al prezzo di 33.050



La preparazione per il test

Il raduno del Club Monte San Vicino (vedi resoconto a pag. 154) è uno dei più impegnativi e divertenti del Centro Italia. Il suo percorso è costituito da strade di montagna che solcano i boschi dei monti appenninici.

Domenica 6 aprile il percorso si presentava non molto fangoso, ma sempre impegnativo per la presenza di alcuni tratti con pietraie, vere e propri voragini, discese e salite ripidissime, tornanti stretti e lo stretto guado di un torrente. Partecipare al raduno marchigiano con i due pick up di serie, caratterizzati da dimensioni non proprio ideali per quel tipo di percorso, è stata una sfida che abbiamo vinto con grande soddisfazione. Con le necessarie cautele, abbiamo compiuto tutto il percorso, evitando solo una delle varianti (proibitiva anche per i

4x4 super-preparati), senza riportare danni significativi, e vi assicuriamo che non è poco: sulla Toyota, qualche graffio sul fascione paraurti anteriore (il cui aggancio sul lato sinistro ha anche ceduto, ma è stato riparato facilmente), un'ammaccatura del sottoporta sinistro e, su entrambe, la piegatura dei leggeri lamierini di protezione anteriori. Molti più problemi sarebbero insorti se non avessimo avuto l'accortezza di effettuare un minimo di preparazione dei veicoli: onde evitare di lasciarsi sul campo, ad entrambi i veicoli sono stati smontati le pedane laterali e, alla Toyota, anche i grossi codolini paraspruzzi posteriori (foto 1); inoltre, requisito imprescindibile per questo tipo di raduni, i pneumatici di serie sono stati sostituiti (foto 2) con degli "all terrain", precisamente gli Yokohama Geolandar A/T-S G012, che abbiamo montato su cerchi diversi dagli originali. Per problemi di disponibilità di misure, sulla Mitsubishi (foto 3) abbiamo dovuto montare le 265/70 R 16 al posto delle 255/55 R 18 di serie, mentre sulla Toyota (foto 4), che prevede a libretto un'unica misura, la 255/70 R 15, abbiamo montato delle 235/75 R 15. Le Geolandar si sono rivelate efficacissime sugli sterrati del raduno, dove hanno fornito tutto il grip necessario per superare anche i tratti più scivolosi, e sull'asfalto, al punto che non avremmo voluto toglierle più! In realtà i pneumatici Yokohama sono stati utilizzati solo in occasione del raduno. Il resto della prova e tutti i rilevamenti su strada e al banco sono stati effettuati con le coperture di serie. Sempre a proposito dei pneumatici è importante evidenziare che il comportamento dei pick up, caratterizzati da sospensioni posteriori tarate per il carico e quindi sempre più rigide di quelle anteriori, cambia parecchio a seconda della pressione di gonfiaggio delle gomme. Per meglio bilanciare l'assetto di questi veicoli, ottimizzando sia la guidabilità che il comfort, si deve adottare una pressione più elevata nelle gomme anteriori e, quando si viaggia scarichi, minore nelle posteriori. Su entrambi i pick up abbiamo gonfiato i pneumatici anteriori a 2,5 bar e i posteriori a 1,8 bar.



euro) mediante l'adozione di una centralina aggiuntiva studiata dalla stessa Mitsubishi. Il Warrior si distingue anche per i cerchi da 18" e una protezione del paraurti anteriore. Il Toyota Hi Lux, altro modello storico nel settore dei camioncini, lo scorso anno si è rinnovato nella gamma italiana, con il modello 2006. Al pacato 2.5 D-4D common rail da 120 CV

si è affiancato il brillante 3.0 D-4D da 171 CV, mutuato dal Land Cruiser KDJ e disponibile solo nella versione Double Cab SR (30.450 euro). Rispetto al rivale, Hilux ha una linea più tradizionale e massiccia, dimensioni un po' più imponenti, che regalano una superiore abitabilità, ed è meno attrezzato per il fuoristrada: la trasmissione

è una classica trazione 4x4 inseribile manualmente anche in movimento (attraverso il differenziale anteriore a ruota libera automatico). Il differenziale posteriore è autobloccante di serie, ed è un peccato che il blocco manuale al 100% non sia disponibile neppure come optional. Non ci sono controlli elettronici.



veicoli
di serie

tester Giancarlo Tiberi



Assaggiati originali...

L200: IL FUORISTRADISTA

Il "piccolo" turbodiesel del camioncino leader del mercato ha un'erogazione poco fluida, immutata anche nella versione "vitaminizzata" che equipaggia la Warrior. Sotto i 1.800 giri si rivela infatti abbastanza "vuoto". Questo non penalizza lo spunto da fermo, che anzi è rapido grazie alla rapportatura corta di prima e seconda marcia, ma

un'altra impennata tra i 3.500 e i 4.000 giri/min (arco in cui il motore dà il meglio di sé), per poi esaurirsi. Ne consegue che le riprese, tra i 1.800 e i 4.000 giri/min, diventano entusiasmanti e la velocità massima viene raggiunta agevolmente. È da notare che i valori massimi di potenza e coppia da noi rilevati sono leggermente inferiori a quelli dichiarati (163 CV contro 167; 365

l'erogazione non lineare. Ciò fa sì che l'accelerazione sia meno rapida di quella dichiarata (da 0 a 100 km/h abbiamo impiegato 13", mentre il dato ufficiale è 11,7), pur rimanendo di buon livello. Le sospensioni anteriori hanno una taratura morbida che assicura un buon assorbimento delle irregolarità (a fronte di un rollio e di un beccheggio evidenti ma tollerabilissimi), pur conciliandosi poco con la rigidità dei pneumatici ribassati di cui è equipaggiato l'allestimento Warrior: questi, infatti, filtrano pochissimo le asperità dando origine a leggere vibrazioni del volante e, soprattutto, a molte più perdite di aderenza sul bagnato e sullo sterrato. Lo sterzo è preciso ma un po' lento nei cambi di traiettoria e nel ritorno, mentre con le 4x4 permanenti si trasforma diventando più pronto e reattivo azzerando, inoltre, il sottosterzo che si origina in configurazione con le due ruote

motrici. Semplicemente eccellente il diametro di sterzata, che regala una maneggevolezza sorprendente per un pick up. La taratura del servosterzo è tendente al rigido. I freni sono

potenti quanto basta, il pedale è poco modulabile. L'ABS si dimostra abbastanza sensibile, mentre con le 4x4 è chiamato a intervenire più di rado. Gli innesti del cambio sono un

Il Mitsubishi L200 mostra una netta superiorità in fuoristrada, dove fa valere molte doti

piuttosto la capacità di ripresa quando ci si trova sotto questa soglia. A partire da 1.800 giri/min, però, la spinta irrompe quasi brutale, mantenendosi vigorosa fino a 2.500 giri; dopo un migliaio di giri, pressoché costanti, subentra la curva di potenza e la spinta subisce

Nm contro 402), anche perché, durante il test al banco, la progressione del motore subisce delle interferenze da parte del controllo elettronico di trazione/stabilità, che in alcuni istanti accenna a "tagliare" l'alimentazione rendendo



po' duri e ancora più contrastati quelli del ripartitore. Se su strada convince, ma senza entusiasmare, l'L200 mostra una netta superiorità in fuoristrada, dove fa valere molte doti. Innanzitutto una trasmissione molto versatile, coadiuvata in modo molto efficace dal valido controllo di trazione. Quindi il fantastico angolo di attacco, l'ottima escursione delle sospensioni, l'eccellente sterzata. Grazie alla rapportatura corta, la prima e la seconda marcia sono ben sfruttabili, sia normali che ridotte. I restanti rapporti si allungano abbastanza, e con le marce normali

ciò porta ad accentuare il ritardo nel recupero di potenza quando il fondo costringe a rallentare sotto i 1.800 giri/min. La scarsa coppia "in basso" non costituisce invece un problema quando si utilizzano le marce ridotte. In quinta ridotta l'L200 tocca la velocità massima di 102 km/h, il che consente andature spedite sugli sterrati veloci (assetto permettendo).

HILUX: LO STRADISTA

L'Hilux è il pick up più indicato per chi utilizza il veicolo prevalentemente su strada. Le qualità che più lo fanno apprezzare



sull'asfalto sono la guidabilità e il comfort elevati. Il 3.0 D-4D ha un'erogazione che privilegia la disponibilità di coppia ai bassi regimi: pronto sin dal regime minimo, il motore è in piena coppia già a 1.700 giri/min e continua a spingere con regolarità fino ai 3.000, superati i quali la progressione rallenta sensibilmente. Questo arco di sfruttamento non amplissimo limita gli allunghi, ma permette rapide accelerazioni e riprese a tutti i regimi. Il tempo d'accelerazione 0-100 km/h che abbiamo rilevato è coerente con quello dichiarato: 12,2 secondi contro i 12 "ufficiali". Lo stesso vale per la potenza (al banco abbiamo registrato 170 CV, quelli dichiarati sono 171) mentre, a sorpresa, la coppia massima è risultata sensibilmente superiore: 376 Nm contro 343. Quanto alla guidabilità, gli elementi che contribuiscono a renderla elevata sono l'assetto e lo sterzo. L'assetto, pur essendo inevitabilmente più rigido al retrotreno, è equilibrato. Le anteriori si dimostrano estremamente efficaci sia nell'assorbimento (in particolare risultano ben frenate in estensione) che nel contenimento del rollo in curva, che è assai limitato. Ne deriva

un comfort di marcia notevole, esaltato dalla pregevole silenziosità generale, anche a velocità elevate (in particolare il motore è molto ben insonorizzato, meglio che sull'L200, e la trasmissione è inavvertibile). Ottimo lo sterzo: diretto, preciso e reattivo, con un diametro di volta contenuto, sebbene non quanto quello dell'L200. Il servocomando

rivelatisi molto validi anche fuori dell'asfalto (vanno in crisi solo su terreni molto impegnativi). Pur avendo la dotazione minima per una fuoristrada, l'Hilux dimostra di avere una buona motricità sui fondi a scarsa aderenza, per merito dell'efficace differenziale autobloccante posteriore. I rapporti ridotti sono corti (la velocità

Il 'Toyota è il pick up più' indicato per chi utilizza il veicolo prevalentemente su strada

ha una taratura un po' rigida. Il comportamento in curva è tendenzialmente neutro, ma in particolare sull'asfalto bagnato bisogna usare una buona dose di prudenza, senza esagerare con l'acceleratore, perché il retrotreno, quando è scarico, nell'uscita dalle curve tende a perdere aderenza con estrema facilità mandando in sovrasterzo il veicolo. I freni sono molto efficaci e sopportano bene anche un intenso sfruttamento. L'ABS ha una taratura che non lo rende invasivo, quindi ideale in fuoristrada, e comunque a limitare il suo intervento contribuiscono l'assetto e i pneumatici di serie,

massima in quinta ridotta è di 82 km/h) e consentirebbero al pick up Toyota di superare passaggi molto tecnici, ma in realtà la mobilità sui terreni molto accidentati risulta fortemente penalizzata da una serie di caratteristiche sfavorevoli. Prima su tutte, la non eccelsa altezza da terra della parte anteriore del veicolo che, specialmente nelle discese sconnesse, rende frequenti le "toccate" con rischi accresciuti dalla scarsa protezione del sottoscocca. Poi i limitati angoli caratteristici, in particolare quello di attacco - dovuto alla presenza di un fascione paraurti molto sporgente - e di dosso, entrambi inferiori a quelli dell'L200.



Esterno

MITSUBISHI

Il Mitsubishi è stato dotato di una solida piastra di protezione dell'avantreno Duralblock (marchio interno della Totani Off Road) in duralluminio da 6 mm, che arriva a riparare dal paraurti anteriore fino al cambio, salvaguardando radiatore e differenziale anteriore (foto 1). Posteriormente, il paraurti è stato sostituito con uno realizzato appositamente in duralluminio da 6 mm, sempre prodotto da Totani (foto 2) che migliora notevolmente l'angolo di uscita, è conformato a scivolo e ha gli attacchi per la binda. La ruota di scorta è stata sistemata sul tetto mediante l'applicazione di un supporto in acciaio realizzato appositamente da Totani, imbullonato ed esteticamente grintoso grazie anche alla presenza dei 4 fari supplementari (foto 3). Il cassone è stato predisposto con l'adozione di un Duraliner e di un telo con cerniera a copertura, entrambi accessori originali Mitsubishi (foto 4). Per il test in Africa, oltre ai bagagli, nel cassone erano sistemati due serbatoi supplementari da 90 litri, uno per il carburante e l'altro per l'acqua. Tocco estetico finale, l'applicazione del kit di griglie anteriori cromate originali Mitsubishi (foto 5).



TOYOTA

Sul Toyota, analogamente, sono stati montati una piastra anteriore da 8 mm, sempre a marchio Duralblock, che protegge in particolare il differenziale (foto 6), il nuovo paraurti posteriore Duralblock da 6 mm (foto 7), il Duraliner originale Toyota e un telo copricassone appositamente realizzato da Totani (foto 8). In più troviamo i sottoporti in acciaio, che fungono da rinforzo e attacco binda, ma soprattutto da serbatoio d'aria per il compressore (circa 14 litri), realizzati da Brunatti (foto 9 e 10). Una coppia di fari supplementari (kit originale Toyota) è stata fissata al paraurti anteriore e il look è stato migliorato verniciando di nero la mascherina e la presa dell'aria sul cofano (foto 11). Tocco "racing" finale, l'applicazione di paraspruzzi rossi dietro a tutte le ruote.



I due veicoli sono stati preparati in funzione dell'impiego nei viaggi africani, una tipologia di utilizzo abbastanza rara per dei pick up. Così, appena "sforinati" dall'officina aquilana, li abbiamo subito "battezzati" sulla sabbia del fantastico erg del Sahara tunisino



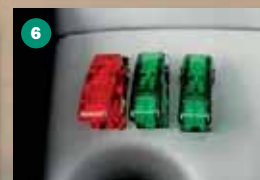
Interno

MITSUBISHI

Poche le modifiche apportate agli abitacoli (nelle **foto 1, 2 e 3**, la plancia e i sedili del Mitsubishi). Sul Mitsubishi segnaliamo solo l'indispensabile interruttore per disinserire l'ABS e i controlli elettronici (è il tasto rosso nella **foto 6**; i tasti verdi sono gli interruttori dei fari supplementari).

TOYOTA

Sul Toyota (nelle **foto 4, 5 e 9**, la plancia e i sedili) sono presenti l'interruttore per inserire la centralina elettronica aggiuntiva, quello per disinserire l'ABS e quello per azionare l'efficiente compressore dell'aria Viair (**foto 8**), il cui impianto prevede due prese (nella **foto 7** se ne vede quella interna all'abitacolo; l'altra è all'interno del vano motore).



il preparatore Totani Off Road

Tito e Silvio Totani



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

E-MAIL info@totani.it

PERSONE DI RIFERIMENTO

Carmine Salvi

INIZIO ATTIVITÀ 1973

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

MARCHE TRATTATE RalliArt, Duralblock, Old Man Emu, Oram, Warn, PIAA, Sparco, ARB, Viair, OMP

SUPERFICIE AZIENDA 2.500 mq coperti (3 sedi)

PERSONALE 31

Motore

TOYOTA

Solo il turbodiesel dell'Hilux (foto 1) è stato potenziato ricorrendo all'installazione di una centralina supplementare della francese Adonis (foto 2), che promette un notevole incremento di potenza (+ 54 CV) e di coppia (+157 Nm), posizionata all'interno della plancia. Entrambi i motori, inoltre, sono stati dotati di un prefiltro del gasolio Racor da 30 micron che funge anche da decantatore per l'acqua (nella foto 3 si vede quello del Toyota, assieme al compressore Vair).

MITSUBISHI

Per la versione Warrior dell'L200, invece, ancora non è disponibile una centralina aggiuntiva. Nella foto 4 è visibile il modulo originale che la Mitsubishi applica per potenziare il 2.5, passando dai 136 CV delle versioni normali ai 167 del Warrior.

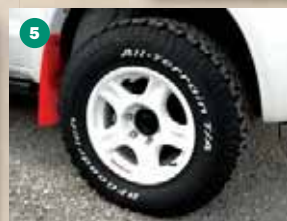


Gli allestimenti, ovviamente, sono personalizzabili a richiesta del cliente in funzione della tipologia del viaggio da intraprendere, del futuro utilizzo quotidiano del mezzo e del tipo di spesa che intende affrontare



Sospensioni

L'assetto di entrambi i veicoli è stato rinforzato e rialzato di 5,5 cm adottando molle elicoidali anteriori più alte e robuste (della Old Man Emu sul Mitsubishi, della Oram sul Toyota) e balestre posteriori con boccole in teflon, più lunghe e con un maggior numero di fogli, entrambe della Old Man Emu. Nelle **foto 1, 2 e 3** sono visibili le sospensioni anteriori e posteriori dell'L200; nelle **foto 6 e 7**, le sospensioni dell'Hilux. Anche gli ammortizzatori sono stati sostituiti con altri rinforzati e allungati, ma di diverso tipo: sul Mitsubishi sono stati montati degli Old Man Emu a gas, mentre per il Toyota si è optato per degli Oram Step 3, a gas con bombole separate e regolabili in compressione (42 scatti), con corpo da 46 mm. Infine, su entrambi sono stati adottati i cerchi in lega Racer Off Road Competition 8x16, belli e robustissimi (hanno un carico di rottura di 1400 kg), e pneumatici BF Goodrich All Terrain nelle misure (omologate) 265/70 R 16 per l'L200 (**foto 4**) e 255/70 R 16 per l'Hilux (**foto 5**).



Mitsubishi L200

L'Elaborazione e i costi

MOTORE	
Filtro decantatore Racor 30 micron	265
ELETTRONICA	
Impianto per disinserire ABS/MATC/MASC	200
SOSPENSIONI	
Kit di rialzo assetto Old Man Emu Duro + 5,5 cm (include: 2 molle elicoidali ant., 2 molle a balestra post. con boccole, 4 ammortizzatori a gas a doppio effetto rinforzati)	1.435
Cerchi Racer Off Road Competition 8x16 (4)	1.003
Pneumatici BF Goodrich All Terrain 265/70 R 16 (4)	1.285
ESTERNO	
Paraurti post. Duralblock in duralluminio 6 mm	384
Piastra di protezione Duralblock per avantreno in alluminio 6 mm	588
Supporto ruota di scorta da tetto	690
Fari supplementari Trophy II da 100 Watt (4)	166
Kit griglie ant. cromate Mitsubishi	391
Rivestimento cassone in polietilene Duraliner originale Mitsubishi	425
Telo copricassone in vinile con cerniera	657
Serbatoio supplementare gasolio in PVC 90 litri, completo di raccordi	384
Serbatoio acqua in PVC 90 litri completo di raccordi	370

Prezzi IVA inclusa

Toyota Hilux

L'Elaborazione e i costi

MOTORE	
Centralina supplementare Adonis 225 CV +16 kgm	1.655
Filtro decantatore Racor 30 micron	265
ELETTRONICA	
Impianto per disinserire ABS	250
SOSPENSIONI	
Molle elicoidali anteriori Oram + 5,5 cm (2)	250
Molle a balestra posteriori Old Man Emu Dakar con boccole (2)	644
Ammortizzatori Oram Step 3 a gas con serbatoio separato e regolazione in compressione (4)	2.343
Cerchi Racer Off Road Competition 8x16 (4)	1.003
Pneumatici BF Goodrich All Terrain 255/70 R 16 (4)	1.214
Omologazione pneumatici	150
ESTERNO	
Kit fari ant. allo xenon Discovery	280
Fari supplementari Hella (kit originale Toyota) da 55W	474
Paraurti post. Duralblock in duralluminio 6 mm	384
Piastra di protezione Duralblock per avantreno in alluminio 8 mm	389
Verniciatura mascherina e presa d'aria cofano	240
Codolini paraspruzzi rossi anteriori e posteriori in vulcan (4)	120
Sottoporta in acciaio con serbatoio aria da 15 litri totali by Brunatti (2)	660
Rivestimento cassone in polietilene Duraliner originale toy	298
Telo copricassone con cerniera in vinile	880
Serbatoio supplementare gasolio in PVC 90 litri, completo di raccordi	384
Serbatoio acqua in PVC 90 litri completo di raccordi	370
INTERNO	
Impianto aria compressa con compressore Viair 325C, manometro e pressostato, 2 prese	536
Presa 12 Volt per radio CB	95
Presa 12 Volt per GPS sul cruscotto	95
Presa tripla 12 Volt post. per frigo posteriore	95
Supporto tripmaster a ventosa	84

Prezzi IVA inclusa

Off-Road Test

AL VOLANTE

testatore Giancarlo Tiberti

...divorati su sterrati e sabbia

Prima di partire per l'Africa abbiamo testato i due pickup anche nei nostri ambienti: gli sterrati dell'appennino abruzzese

Durante i lunghi e veloci trasferimenti, come quello da Tunisi sino alle dune limitrofe all'oasi di Ksar Ghilane, abbiamo apprezzato la piacevolezza di guida e il comfort dei due pick up, rivelatisi veloci e silenziosi anche a pieno carico. Su strada gli ottimi livelli di potenza dei

due motori permettono di viaggiare ad elevate velocità di crociera. Il Toyota, grazie alla centralina aggiuntiva, è persino esuberante, al punto che, con la sola trazione posteriore, richiede accortezza nel dosare l'acceleratore. A questo proposito bisogna notare che i rilevamenti al banco hanno fatto

registrare un valore di potenza massima, 206 CV, inferiore di circa 18 CV a quello dichiarato dal produttore della centralina, mentre l'incremento di coppia è davvero consistente dato che abbiamo registrato 511 Nm contro i 520 dichiarati. La differenza si avverte parecchio: il motore è prontissimo sin dal minimo, la spinta si fa forte a 2.200 giri/min e cresce regolare, senza vuoti, fino a 3.300 giri, consentendo allunghi molto più entusiasmanti del motore di serie e un'accelerazione da vera sportiva: da 0 a 100 km/h in 9,9 secondi! Tutta questa coppia motrice è una vera manna che agevola tantissimo il superamento dei passaggi più tecnici, come quelli sulla sabbia. Sulle dune l'L200, invece, risulta un po' limitato dalla scarsa disponibilità di coppia ai bassi regimi. Questo aspetto, però, viene compensato dalla superiore agilità derivante da una sterzata magnifica e da un'escursione delle

L'itinerario del test

Tunisia, Grande Erg orientale, aprile 2008.
Chilometri totali 1.780, di cui 420 di dune.

TAPPE

1° GIORNO sbarco in serata a Tunisi, pernottamento ad Hammamet.

2° GIORNO Hammamet - Ksar Ghilane (1° campo); 510 km.

3° GIORNO Ksar Ghilane - Douz - El Mida (2° campo); 180 km.

4° GIORNO El Mida - Dekanis (3° campo); 80 km.

5° GIORNO Dekanis - Ain Ouadette (4° campo); 90 km.

6° GIORNO Ain Ouadette - Timbain (5° campo); 58 km.

7° GIORNO Timbain - Douz - Mahres - Tunisi; 780 km.

sospensioni notevole, superiore a quella della Toyota. Quanto all'assetto, con questo kit l'L200 ha fatto un notevole salto di qualità. Gli ammortizzatori Old Man Emu, pur non avendo la pretesa di competere con i più sofisticati (e molto più costosi) Oram del Toyota, hanno dimostrato di avere un ottimo rapporto qualità/prezzo: il rollo in curva è sparito e il beccheggio si è quasi azzerato, sia su asfalto che su

sterrato, anche veloce. Infatti, pur non arrivando a sopportare velocità elevate quanto l'Hilux, sullo sterrato l'L200 viaggia bene ad andature medio-alte mantenendo un buon comfort e un'elevata sicurezza. La differenza si fa notevole, invece, sulle massacranti piste e sugli interminabili tole ondulées africani: su questi fondi gli ammortizzatori Oram con la bombola di azoto separata riescono a contenere le temperature e, quindi, a



veicoli
preparati



restare sempre efficaci in ogni condizione dando dei "punti" ai pur validi e semplici Old Man Emu. Questa caratteristica, che ai meno esperti può sembrare banale, offre la possibilità di viaggiare per ore a velocità "confortevoli" (per intenderci, superiori a quella che crea il fenomeno della risonanza, con il conseguente "smontamento" dell'auto e delle nostre membra!) senza il minimo problema e senza il rischio di uscite di pista. Questo effetto è ancora più evidente sui mezzi oggetto della nostra prova, caratterizzati da sospensioni moderne e ottimamente progettate, che permettono prestazioni decisamente più elevate rispetto ai veicoli della precedente generazione. La possibilità di regolare la taratura in compressione degli ammortizzatori Oram rende la Toyota molto versatile. Infatti anche su asfalto, dove a veicolo scarico si deve viaggiare con la taratura di base per non esagerare con la rigidità, si ha un ottimo assorbimento (solo sullo sterrato a basse velocità risulta poco confortevole), mentre i numerosi livelli di regolazione consentono di trovare via via la taratura ottimale per ogni situazione, dal carico pesante all'utilizzo sportivo del veicolo. Grazie a un assetto che, opportunamente regolato, ben asseconda l'incremento di prestazioni del motore, l'Hilux by Totani si dimostra un "giocattolone"

Su strada gli ottimi livelli di potenza dei due motori permettono di viaggiare ad elevate velocità di crociera





divertentissimo per chi ama la guida "vivace". L'aumento dell'altezza da terra, seppur limitato, ha certamente avvantaggiato entrambi i veicoli, ma chi ne ha tratto maggiore beneficio è il Toyota: i 5 cm in più hanno infatti eliminato il problema della scarsa altezza da terra del "muso" del veicolo, rendendo molto più rare le "toccate" e migliorando un altro aspetto dove l'Hilux di serie è un po' carente, ovvero l'escursione delle sospensioni. Sull'L200, invece, il rialzo non ha fatto che esaltare le già notevoli doti di mobilità in fuoristrada. Sulle dune strette e nei "catini", dove è fondamentale l'escursione delle sospensioni e soprattutto del ponte rigido posteriore, i due veicoli hanno dimostrato un comportamento molto simile. In particolare, sulle dune più "serie" che si incontrano per raggiungere Ain Ouadette, località ben nota ai fuoristradisti che frequentano la Tunisia per la sua bellezza e per la difficoltà nel raggiungerla, i veicoli sono stati messi duramente alla prova e hanno dato risultati inaspettati: le dimensioni non creavano problemi e il passo lungo scivolava via "liscio" nello scavalcare i rilievi più ostici, ben protetto dalla piastra inferiore Duralblock. Quando "galleggiavano" sui cordoni di dune, sia il "Mitsu" che

il "Toy" sembravano non doversi fermare mai! Oltre che alle piastre di protezione anteriori di entrambi i veicoli, indispensabili per proteggere adeguatamente gli organi inferiori (in particolare, la parte inferiore del radiatore sull'L200 e il differenziale anteriore sull'Hilux), un elogio va anche al paraurti posteriore Duralblock a slitta, che ha funzionato egregiamente senza toccare quasi mai, neppure nei passaggi con angoli d'uscita posteriori più accentuati. In conclusione, le prestazioni dei due pick up hanno superato le aspettative rivelandosi compagni di viaggio molto affidabili e generosi. La grande maneggevolezza e guidabilità del Mitsubishi e le generose prestazioni del motore del Toyota hanno reso molto piacevole e quasi facile un tracciato certo non adatto a tutti, soprattutto in particolari condizioni di sabbia. Le modifiche apportate hanno sensibilmente migliorato le loro performance in fuoristrada e in particolare sui fondi tipici del Nord Africa. L'unico altro intervento che potrebbe significativamente accrescerne la mobilità è l'installazione di un differenziale posteriore bloccabile manualmente al 100%, non previsto su questi modelli, ma facilmente installabile.



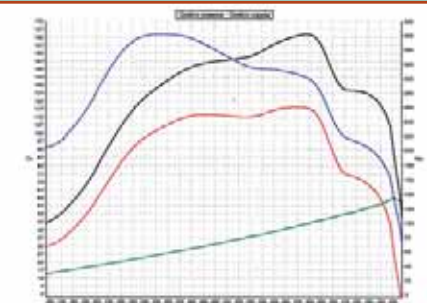


Le modifiche apportate hanno sensibilmente migliorato le loro performance in fuoristrada e in particolare sui fondi tipici del Nord Africa



Mitsubishi L200

vettura di serie



Potenza max.

163 CV
a 3.783 g/m

Coppia max.

365 Nm
a 2.551 g/m

Peso/Potenza

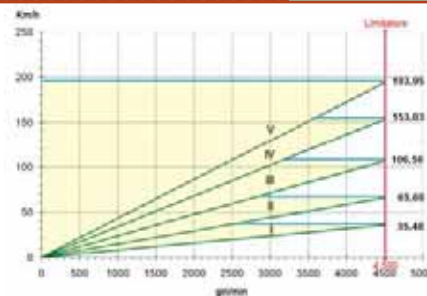
11,5 Kg/CV

TEMPERATURA
23° C

UMIDITÀ
72%

PRESSIONE ATM.
990 mbar

rapporti cambio



Velocità max.

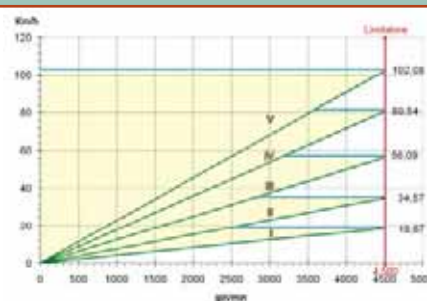
170 Km/h

Velocità min. in I ridotta

4,15 Km/h

Velocità max. in V ridotta

102 Km/h



accelerazione

	Tempo Sec.	Vel. uscita Km/h		Tempo Sec.	Distanza m
100 m	7,9	76,4	0-60 Km/h	5,3	-
200 m	12	96,3	0-100 Km/h	13	-
400 m	18,6	120,6	0-120 Km/h	18,2	-
1.000 m	34,4	148,8	0-140 Km/h	27,8	-

ripresa IV

	Tempo Sec.	Distanza m
80-100 Km/h	3,88	97,5
80-120 Km/h	16,99	548,5

Strumentazione Racelogic

Nota rilevamenti effettuati con trazione posteriore

ripresa V

	Tempo Sec.	Distanza m
80-100 Km/h	5,50	137,5
80-120 Km/h	20,51	647,3

frenata

	Tempo Sec.	Distanza m
100-0 Km/h	-	-
140-0 Km/h	-	-



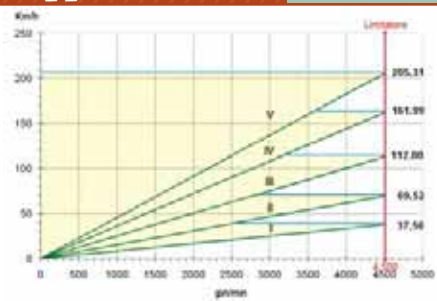
altezze e angoli di attacco



Mitsubishi L200

vettura preparata

rapporti cambio



Velocità max.

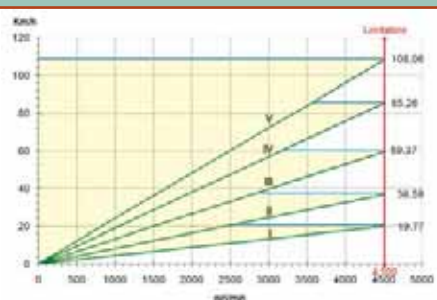
168 Km/h

Velocità min. in I ridotta

4,34 Km/h

Velocità max. in V ridotta

108 Km/h



altezze e angoli di attacco



scheda tecnica

Mitsubishi L200 Double Cab 2.5 Di-D Warrior

CORPO VETTURA Carrozzeria pick up 4 porte, 5 posti, telaio a longheroni e traverse

MOTORE Anteriore longitudinale, Diesel, 4 cilindri in linea; alesaggio 91,1, corsa 95 mm; 2477 cc; potenza max 167 CV (123 kW) a 3800 giri/min.; coppia max 402 Nm (41 kgm) a 2000 giri/min.; 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore e intercooler.

TRASMISSIONE Cambio manuale a 5 rapporti; riduttore a 2 rapporti; sistema Super Select, con trazione 4x4 inseribile o permanente, differenziale centrale bloccabile.

SOSPENSIONI Ant. a ruote indipendenti con doppi bracci, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post. a ponte rigido con molle a balestra.

FRENI Ant. a dischi autoventilanti, post. a tamburo; ABS, EBD, controlli elettronici della trazione MATC e della stabilità MAS.

STERZO A pignone e cremagliera; diametro di sterzata 11,8 m.

RUOTE Cerchi in lega 7x18, pneumatici 255/55 R 18.

DIMENSIONI E PESO Lunghezza 5,125 m; larghezza 1,775 m; altezza 1,800; passo 2,960 m; peso 1880 kg; serbatoio 75 litri; portata max 1045 kg.

PRESTAZIONI Velocità massima 172 km/h; accelerazione 0-100 km/h in 11,7 secondi.

scheda tecnica

Toyota Hilux
Double Cab
3.0 D-4D SR

CORPO VETTURA Carrozzeria pick up 4 porte, 5 posti, telaio a longheroni e traverse.

MOTORE Anteriore longitudinale, Diesel, 4 cilindri in linea; alesaggio 96, corsa 103 mm; 2982 cc; potenza max 171 CV (126 kW) a 3600 giri/min.; coppia max 343 Nm (35 kgm) a 1400 giri/min.; 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore e intercooler.

TRASMISSIONE Cambio manuale a 5 rapporti; riduttore a 2 rapporti; trazione 4x4 inseribile, differenziale posteriore autobloccante.

SOSPENSIONI Ant. a ruote indipendenti con doppi bracci, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; post. a ponte rigido con molle a balestra.

FRENI Ant. a dischi

autoventilanti, post. a tamburo; ABS, LSPV.

STERZO A pignone e cremagliera; diametro di sterzata 12,2 m.

RUOTE Cerchi in lega 7x15, pneumatici 255/70 R 15.

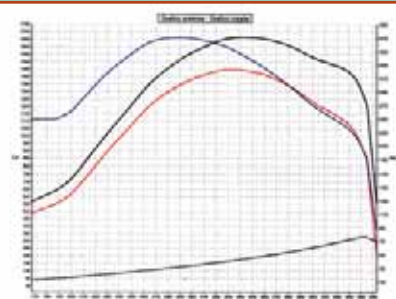
DIMENSIONI E PESO

Lunghezza 5,255 m; larghezza 1,835 m; altezza 1,810; passo 3,085 m; peso 1915 kg; serbatoio 80 litri; portata max 820 kg.

PRESTAZIONI Velocità massima 170 km/h; accelerazione 0-100 km/h in 12 secondi.

Toyota Hilux

vettura di serie

**Potenza max.**

170 CV
a 3.438 g/m

Coppia max.

376 Nm
a 2.909 g/m

Peso/Potenza

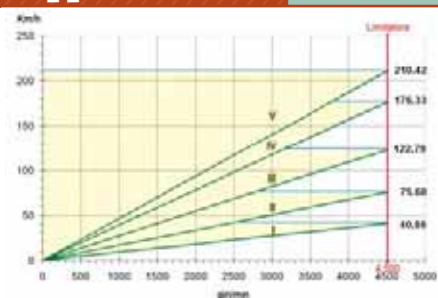
11,2 Kg/CV

TEMPERATURA
23° C

UMIDITÀ
72%

PRESSIONE ATM.
990 mbar

rapporti cambio

**Velocità max.**

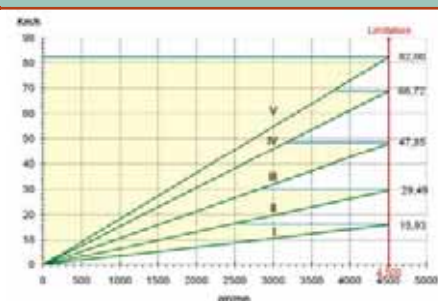
169 Km/h

Velocità min. in I ridotta

3,47 Km/h

Velocità max. in V ridotta

82 Km/h



accelerazione

	Tempo Sec.	Vel. uscita Km/h	Tempo Sec.	Distanza m
100 m	7,8	75,9	0-60 Km/h	5,1
200 m	11,9	98,6	0-100 Km/h	12,2
400 m	18,5	118,6	0-120 Km/h	18,6
1.000 m	34,2	148,5	0-140 Km/h	26,2

ripresa IV

	Tempo Sec.	Distanza m
80-100 Km/h	5,6	-
80-120 Km/h	12,1	-

ripresa V

	Tempo Sec.	Distanza m
80-100 Km/h	7,6	-
80-140 Km/h	16,6	-

frenata

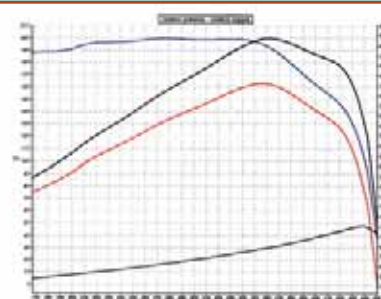
	Tempo Sec.	Distanza m
100-0 Km/h	-	-
140-0 Km/h	-	-

altezze e angoli di attacco



Toyota Hilux

vettura preparata

**Potenza max.**

206,7 CV
a 3.613 g/m

Coppia max.

511 Nm
a 2.770 g/m

Peso/Potenza

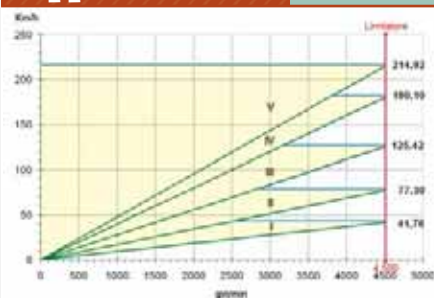
9,25 Kg/CV

TEMPERATURA
18° C

UMIDITÀ
65%

PRESSIONE ATM.
1.010 mbar

rapporti cambio

**Velocità max.**

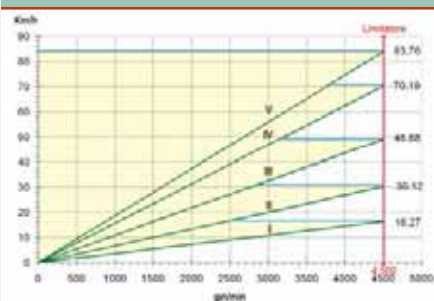
195 Km/h

Velocità min. in I ridotta

3,62 Km/h

Velocità max. in V ridotta

83,7 Km/h



accelerazione

	Tempo Sec.	Vel. uscita Km/h	Tempo Sec.	Distanza m
100 m	7,4	83,6	0-60 Km/h	4,1
200 m	11,2	107	0-100 Km/h	9,9
400 m	17,3	132,2	0-120 Km/h	14,6
1.000 m	31,5	161,5	0-140 Km/h	19,8

ripresa IV

	Tempo Sec.	Distanza m
80-100 Km/h	3,3	-
80-120 Km/h	7,3	-

ripresa V

	Tempo Sec.	Distanza m
80-100 Km/h	4,7	-
80-140 Km/h	10,0	-

frenata

	Tempo Sec.	Distanza m
100-0 Km/h	-	-
140-0 Km/h	-	-

altezze e angoli di attacco

