

OFF ROAD TEST

TOYOTA LAND CRUISER BY TOTANI

Bella e possibile, la Land Cruiser ha forme moderne e aerodinamiche che piacciono agli asfaltisti, ma garantisce buone prestazioni anche in fuoristrada. Per renderla veramente efficace in offroad Totani ha studiato un'elaborazione accurata, che oltretutto non stravolge l'aspetto originale

La moda

Bella, molti dicono la più bella, quantomeno tra le poche vetture di serie che rappresentano un ottimo compromesso tra l'utilizzo stradale, e di conseguenza, il comfort e la tenuta su asfalto e la capacità di districarsi in maniera accettabile in fuoristrada senza particolari modifiche. Una linea pulita ma muscolosa al tempo stesso che è difficile da modificare senza intaccarne l'armonia. Vedendo il risultato raggiunto con l'elaborazione che potete apprezzare nei minimi particolari in queste pagine, viene da pensare che anche il preparatore e di sicuro il proprietario, abbiano preso in considerazione anche il lato estetico nel comporre quel complesso mosaico che costituisce una preparazione ben riuscita. Look tecnico e tanti accessori importanti su questa KDJ125, ma anche un aspetto ancora sufficientemente "urbano", grazie ad una notevole cura dei particolari. Il tutto a dispetto di un legittimo proprietario che invece è avvezzo al fuoristrada puro, essendo un meccanico del team SRS nel Mondiale Motocross e quindi abituato a frequentare mezzi essenziali, che poco concedono ai fronzoli. Ma il lavoro potrebbe non essere ancora terminato. Nel caso il buon Giampiero Capaldi decidesse - e ci sta pensando sul serio - di portare la sua "creatura" nella magica Africa, sono già previsti alcuni interventi supplementari, come l'installazione di un'indispensabile bagagliaia e di un serbatoio supplementare da 90 litri. Nell'attesa, abbiamo analizzato le modifiche apportate finora, sperimentandone i benefici a livello dinamico.





Bella, molti dicono la piu' bella, quantomeno tra le poche vetture di serie che rappresentano un ottimo compromesso tra l'utilizzo stradale, e di conseguenza il comfort e la tenuta su asfalto, e la capacità di districarsi in maniera accettabile in fuoristrada senza particolari modifiche



il preparatore
Silvio Totani



Silvio Totani, pilota de L'Aquila (Abruzzo) ha cominciato la sua carriera agonistica con le moto, partecipando e vincendo i locali campionati regionali di enduro. Nel 1986, a soli 18 anni, ha debuttato nel Campionato Endurance, dove è rimasto fino ai primi anni '90. Nel 1997, in coppia con il navigatore Cleto Pacini, ha iniziato a partecipare al Challenge di Regolarità 4x4 by Fi.f., specialità in cui è rimasto fino al passaggio ai rallye tout terrain. Fra i tanti risultati

ottenuti, da segnalare è sicuramente la vittoria di classe (diesel di serie) ottenuta nel 2006 al Rally dei Faraoni, in Egitto. Prenderà parte alla Dakar 2009 su di un Iveco Eurocargo 140 E 24 T4 appositamente preparato per l'assistenza veloce in gara, con Renato Rickler e Franco Giuntoli.
INDIRIZZO S.S. 615 per Pianola L'Aquila
TEL 0862.410230
E-MAIL info@totani.it
Legato al marchio Toyota fin dal 1973, Totani è anche concessionario Mitsubishi, Suzuki e Kia.
SUPERFICIE CONCESSIONARIA 23.000 mq
SUPERFICIE OFFICINA 2.500 mq
ADDETTI AL POST VENDITA 16 persone

Esterni

Le linee eleganti e aerodinamiche su questa versione elaborata convivono in maniera equilibrata con i numerosi accessori professionali installati per affrontare i percorsi offroad. La zona meno "stradale" è quella anteriore, ora molto più alta da terra grazie alla sostituzione del paraurti originale con uno in acciaio, peraltro dello stesso colore della carrozzeria e quindi piuttosto discreto (foto 1). Il verricello (foto 2) dotato di cavo tessile è perfettamente inserito nel paraurti, al di sotto del quale si nota la robusta protezione di raccordo tra la piastra paramotore e il paraurti stesso e più sotto fino a riparare il riduttore (foto 3 e 4). Anche il serbatoio è al riparo grazie ad apposite protezioni, mentre quelle che preservano la zona sottoporta fungono anche da serbatoi aria da 14 litri (foto 6). Interessante l'utilizzo di rinforzi anticricche nei passaruota (foto 5); più classico ma indispensabile l'impiego dello snorkel per l'aspirazione (foto 7). I fari supplementari inseriti nei paraurti sono forniti insieme allo stesso, mentre i vetri posteriori oscurati sono un'ulteriore concessione al look.



Interni

Piuttosto sobrio l'interno della vettura, che in fondo rispecchia le caratteristiche esterne, visto che le modifiche tendono a non sorprendere con effetti speciali, ma a conferire un aspetto tecnico senza esagerare, ovviamente fornendo soprattutto un contributo pratico. Così spiccano i sedili sportivi e il volante professionale (foto 1 e 3) - che non a caso si chiama "WRC" - mentre l'installazione di un CB è utile se non indispensabile durante le uscite in fuoristrada. Da notare gli irrinunciabili pulsanti per l'azionamento del compressore e per il blocco del differenziale posteriore (foto 2).



Telaio e sospensioni

Il punto di partenza dell'elaborazione dal punto di vista telaistico è stato ottenere un assetto rialzato di 5 cm. Gli ammortizzatori montati sono semiprofessionali e non solo migliorano le prestazioni in offroad, ma incrementano anche il comfort di marcia. Inoltre, avantreno e retrotreno sono ora equipaggiati con adeguati set di molle montate su ghiera e che permettono dunque la regolazione dell'altezza del mezzo. La carreggiata risulta ora più larga, grazie all'adozione di distanziali da 3 cm in alluminio. E al posto degli originali ci sono cerchi da competizione che ospitano pneumatici specifici. Il differenziale posteriore dispone del dispositivo ARB che consente il bloccaggio pneumatico al 100%.





Un'elaborazione soft ma che fornisce risultati concreti, sia dal punto di vista della trazione che del comfort di bordo. Notevole l'incremento dell'angolo di attacco anteriore

BELLA E INARRESTABILE

La prima cosa che si avverte su questo mezzo è...che si fa più fatica a salirci! L'assetto rialzato gli conferisce un aspetto molto tecnico e una volta a bordo si continua a percepire quell'attenzione a non stravolgere l'indole del mezzo: i sedili sono avvolgenti e danno un senso di sicurezza ben differente da quelli di serie, e anche il volante aiuta a sentirsi pronti per affrontare i

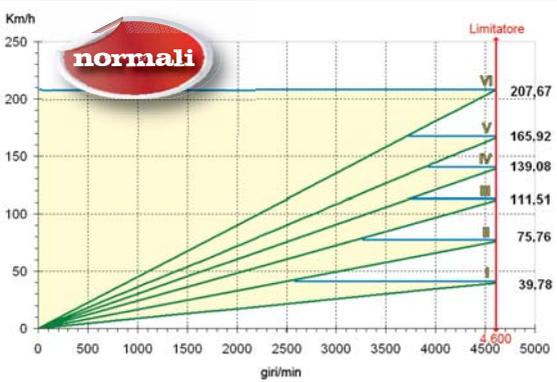
percorsi più duri. Dalle prime sgasate è facile avvertire l'incremento di potenza e coppia, una sensazione confermata dalla facilità nell'affrontare le salite più ripide, superate con relativa sicurezza anche grazie alla notevole motricità. Una caratteristica che viene fuori sia sui fondi infidi, sia sulle situazioni di trial, dove le modifiche alle sospensioni si dimostrano azzeccate,

non solo per l'aumento dell'escursione, ma anche per l'effettiva capacità di assorbire con maggiore efficacia le asperità del terreno. A favore della buona trazione contribuiscono non poco anche i pneumatici specialistici. L'aumentata altezza da terra ha conseguentemente incrementato tutti gli angoli; in



'Totyota Land Cruiser

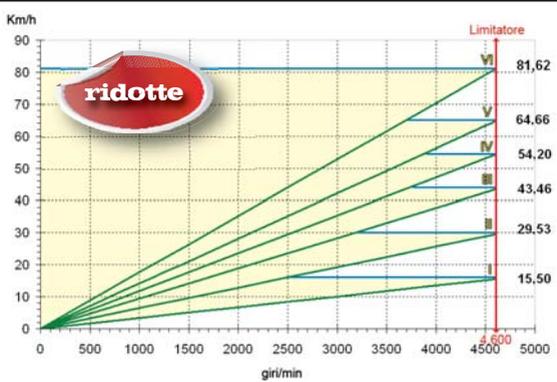
rapporti cambio



Velocità max.
196 Km/h

Vel. 1000 g/m
in I
8,6 Km/h

Vel. 1000 g/m
in VI
45 Km/h

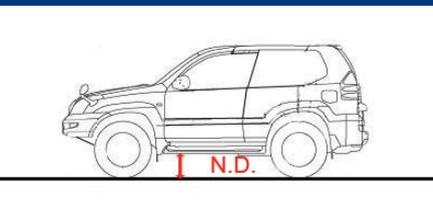
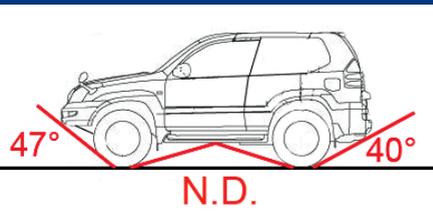


Velocità max.
80 Km/h

Vel. 1000 g/m
in I ridotta
3,3 Km/h

Vel. 1000 g/m
in VI ridotta
17,6 Km/h

altezze e angoli di attacco



Motore e trasmissione

L'unità motrice di serie garantisce un'erogazione piuttosto fluida e compatibile con l'utilizzo in fuoristrada. Ma per migliorare ulteriormente i valori di potenza e coppia si è provveduto ad installare una centralina, che assicura il notevole incremento di 54 CV e 10 kgm, accoppiata ad uno scarico aperto. Interessante rilevare che, nonostante l'aumento delle prestazioni, i consumi risultano diminuiti, ovviamente a parità di condizioni di utilizzo, rispetto alla vettura di serie. Allo scopo di mantenere sempre la trazione ottimale, ora al retrotreno c'è il menzionato blocco al 100% attivato da un apposito compressore posto nel vano motore, (foto 1 e 2) mentre nell'abitacolo è stato montato un interruttore che permette di disinserire il controllo di trazione e l'ABS.



Una linea pulita ma muscolosa al tempo stesso che è difficile da modificare senza intaccarne l'armonia