

ELABORAZIONE

TOYOTA LAND CRUISER GRJ 76
BY TOTANI OFF ROAD

DESTINAZIONE AFRICA

ELABORAZIONE
TOYOTA LAND CRUISER GRJ 76 BY TOTANI OFF ROAD

L'azienda aquilana, che è riuscita a importare in Italia la Land Cruiser a passo intermedio, non poteva certo esimersi dall'allestirne un esemplare. Il risultato è un super "giocattolone" equipaggiato di tutto punto (e senza badare a spese) per i raid più impegnativi

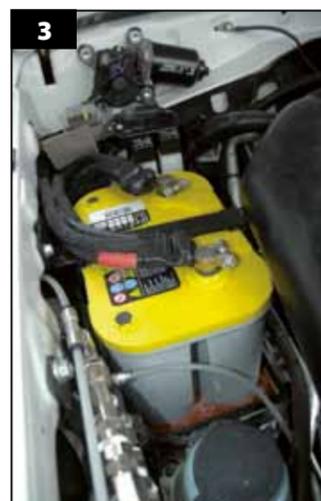
La GRJ è l'ultima rappresentante della gloriosa serie 70 della Land Cruiser, la gamma di modelli destinata al lavoro in condizioni difficili e da tempo non più importata ufficialmente in Italia. Tra i pochissimi che sono riusciti a riportarla nel nostro Paese c'è l'aquilana Totani, storica concessionaria della Casa giapponese e principale punto di riferimento per le preparazioni nel centro-sud, che ha ottenuto l'omologazione limitata per piccole serie e può quindi immatricolare regolarmente la GRJ 76 (station wagon) e la GRJ 79 (pick up). Equipaggiata con il motore 4.0 V6 a benzina della FJ Cruiser, la GRJ 76

protagonista di questo servizio si è dimostrata una perfetta "nave del deserto" in occasione dei viaggi che ha sinora affrontato (in Tunisia e Libia), confermando così l'ottima fama di "raider" dei Land Cruiser a passo medio e lungo. Merito dell'abbondante coppia motrice disponibile (peraltro sfruttabile senza patemi durante i raid, considerato il costo della benzina in nord Africa), di una capacità di carico da furgone e, naturalmente, di una preparazione al top per la qualità, la funzionalità e le prestazioni degli accessori e delle soluzioni adottati. Esattamente quel che ci aspettavamo da un 4x4 firmato Totani Off Road.



IL MOTORE E LA TRASMISSIONE

Il 6 cilindri a V di 4 litri siglato 1GR-FE da 228 CV (foto 1) vanta potenza e coppia più che sufficienti a muovere con disinvoltura la grossa 76, anche a pieno carico e sui terreni più infidi, perciò è stato lasciato completamente originale, con l'aggiunta solo di uno snorkel della Safari, completo di filtro ciclonico per evitare di far aspirare al motore la polvere e la sabbia del deserto (foto 2) e di una batteria supplementare per fornire un'adeguata alimentazione agli accessori aggiunti (verricello e frigorifero in primis). Sia la batteria primaria che quella aggiuntiva (foto 3) sono delle Optima gialle



da 75 Ah. Nel vano motore sono stati alloggiati i due compressori d'aria Viair 460c che assicurano un'abbondante riserva d'aria per gonfiare i pneumatici

e svolgere gli altri classici servizi (foto 4). La solida trasmissione è rimasta quasi completamente originale: l'unica modifica è stata l'adozione di mozzi a ruota

libera manuali della AVM in sostituzione dei mozzi fissi originali (foto 5), per non stressare inutilmente la meccanica e ridurre i consumi.

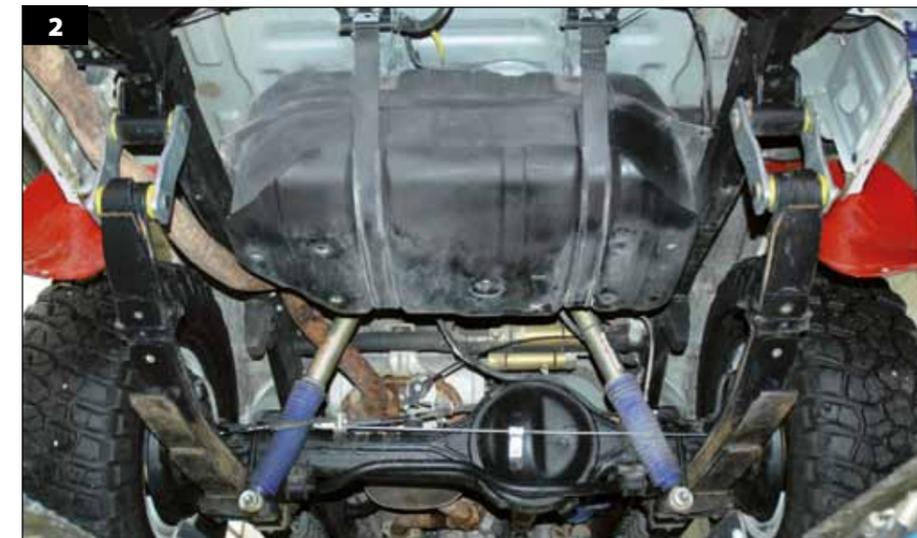
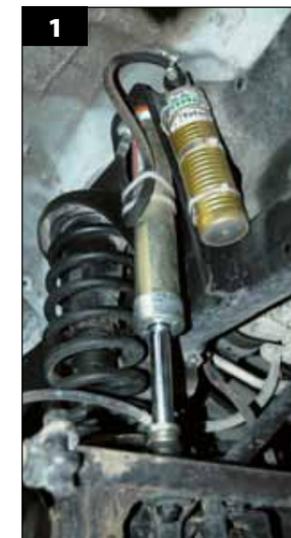
LE SOSPENSIONI

Per ottimizzare gli assetti dei fuoristrada che prepara per sé e per la propria clientela l'azienda aquilana è ormai da anni fedele all'abbinamento delle molle Old Man Emu con gli ammortizzatori a gas della Oram, concepiti per le competizioni e pertanto validissimi anche per gli usi gravosi. Nel caso specifico sono state adottate molle elicoidali anteriori (foto 1) e balestre

posteriori da carico (foto 2 e 3) che hanno rialzato l'assetto di 6 cm. Le nuove balestre, inoltre, sono state dotate di biscottini allungati (+ 5 cm) e di boccole in poliuretano della Old Man Emu (foto 4). Dell'azienda australiana sono anche i quattro cavallotti rinforzati che trattengono il ponte, più lunghi degli originali perché le balestre OME hanno più fogli di quelle di serie. Quanto agli ammortizzatori, Totani ha

optato per il modello Step 4 della Oram (la gamma prevede da serbatoio del gas separato in alluminio e doppia regolazione della taratura (30 scatti in estensione e 30 in compressione). Per ripristinare il corretto angolo di caster, variato inseguito al rialzo, le boccole originali degli attacchi dei puntoni al ponte anteriore sono state sostituite con le apposite boccole eccentriche in

poliuretano della Old Man Emu (foto 5). Infine, per riportare alle giuste angolazioni di lavoro le barre antirollio si è provveduto a inserire degli appositi spessori in alluminio della linea Duralblock (il marchio di accessori prodotti dalla stessa Totani) sugli attacchi al telaio della barra anteriore (foto 6), e analogamente al posteriore sono state prolungate le bielle di attacco della barra al telaio (foto 7).





L'ESTERNO

Il paraurti anteriore originale è stato sostituito con un robusto paraurti in acciaio ad alta resistenza da 4 mm del peso di 26 kg e "bindabile" (cioè solido al punto da poter essere sfruttato come punto d'appoggio per la binda) realizzato dallo specialista Brunatti appositamente per i modelli GRJ (foto 1). Neppure sul verricello si è lesinato: Totani ha scelto di fissare al paraurti un Warn 8274 trasformato in



OMP in polietilene (foto 10). Sul tetto è fissato uno degli accessori classici per un veicolo destinato ai raid: il portapacchi (foto 11). Realizzata in alluminio dalla Outback, questa bagagliaiera che misura 2,2 x 1,4 metri alloggia tra l'altro una potente barra faro a 60 LED, la seconda ruota di scorta, quattro taniche militari da 20 litri ciascuna (fissate mediante le apposite basi di supporto visibili nella parte posteriore) e due faretto posteriori a LED della Vision X.



bimotore con il kit della britannica Giggiepin (che impiega due motori da 6,2 CV e alberino interno rinforzato, foto 2) e dotato di solenoidi rinforzati Albright (foto 3) e 48 metri di cavo tessile da 11 mm di diametro con indice di carico e rottura di 10.728 kg. Con un simile apparecchio, capace oltretutto di riavvolgere il cavo alla velocità di 22 metri al minuto,

non c'è più insabbiamento che possa far paura! Il verricello è incorniciato da un archetto di protezione in acciaio inox, anch'esso prodotto da Brunatti, su cui è stata fissata una barra faro a 18 LED della Vision X (foto 4). Posteriormente, il paraurti originale ha lasciato il posto a un paraurti rinforzato in alluminio da 6 mm della Duralblock (foto 5). Passando alla parte inferiore della vettura, è da segnalare la presenza di piastre di alluminio che proteggono il radiatore e la tiranteria dello sterzo (foto 6, dove si nota anche la griglia in acciaio inox di cui è provvisto inferiormente il nuovo paraurti) e il ripartitore-riduttore (foto 7). Sotto il pianale, fissato al longerone destro del telaio, si trova anche un serbatoio



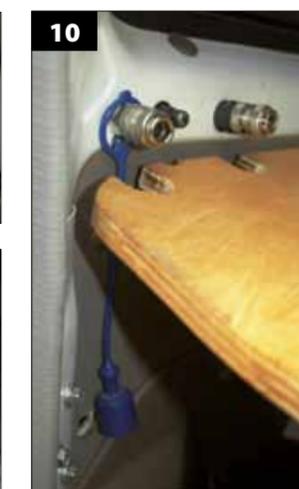
dell'aria compressa da 5 litri (foto 8). I pneumatici maggiorati sono dei BF Goodrich Mud Terrain di misura 285/75 R 16, montati su dei robustissimi cerchi in lega Braid 7x16 leggermente scampanati (ET -10, foto 9). Dietro le ruote posteriori sono stati anche applicati dei paraspruzzi "racing" della

L'INTERNO

La plancia (foto 1), che già di serie è semplice e funzionale come si addice ad un veicolo destinato a impieghi gravosi, non è stata modificata bensì integrata dalle apparecchiature indispensabili per i raid quali le radio (una CB e una VHF), il navigatore satellitare Garmin con relativo supporto della Touratech, un tripmaster Trippo a doppia scala con supporto della Totani fissato al parabrezza (foto 2). Non manca una videocamera GoPro, anch'essa fissata al parabrezza. I sedili anteriori originali sono stati sostituiti da una coppia di sedili sportivi della OMP, più confortevoli e contenitivi (foto 3), mentre il divano posteriore è stato rimosso per far spazio a una classica camperizzazione che occupa tutta la parte posteriore dell'abitacolo (foto 4 e 5). Il cassettoni che funge da pianale per il letto è stato realizzato su misura in legno multistrato da 1,5 cm e comprende svariati cassetti dove poter riporre indumenti, generi alimentari,



attrezzi, ricambi. I pannelli interni delle due ante del portellone posteriore hanno lasciato il posto a due mensole di alluminio ribaltabili che vengono utilizzati perlopiù quando si cucina, per appoggiare il fornello da campo,



le pentole e gli altri utensili (foto 6). In una camperizzazione che si rispetti non possono mancare un serbatoio dell'acqua da 75 litri (foto 7 e 8), realizzato da Brunatti in acciaio inox e posto nel pianale del vano gambe dei passeggeri posteriori (l'acqua viene prelevata tramite una pompa elettrica), un generoso frigo/freezer portatile della Waeco e un impianto dell'aria compressa con prese dislocate in punti strategici: sotto il sedile del passeggero (foto 9) e in prossimità del portellone posteriore (foto 10). Molto opportunamente, poi, i vetri laterali e posteriori sono stati oscurati con l'applicazione di un'apposita pellicola.



IN CONCLUSIONE

Niente fronzoli, solo tanta, tanta sostanza in questa 4x4 allestita di tutto punto sulla base dell'esperienza accumulata dai fratelli Totani in innumerevoli viaggi in Africa. Il motore vanta un tiro superlativo che, assecondato dall'indovinata rapportatura delle ridotte, rende la guida non solo facile ma anche estremamente divertente, in ogni condizione (tanto sulle dune quanto sulle piste veloci) e con qualunque carico. L'assetto, studiato espressamente per i viaggi, rende la GRJ 76 stabile e sicura anche in presenza di carichi pesanti, grazie all'ampia possibilità di regolazione della taratura, anche se bisogna sempre tenere a mente che il corpo vettura, alto e stretto, presenta un baricentro piuttosto alto. Il paraurti anteriore risulta abbastanza pesante, però è a prova di rinoceronte (quindi più che adeguato a sopportare i tiri del possente verricello bimotore) e conferisce al frontale un aspetto piacevolmente grintoso. Per il resto, dal verricello ai due compressori dell'aria, dal portapacchi alla valida camperizzazione, c'è proprio tutto quel che serve, e ogni accessorio è al top della qualità. L'unico elemento che aggiungeremmo, solo per maggiore comodità rispetto alle taniche, è un serbatoio supplementare per la benzina, ma alla Totani ovviamente ci hanno già pensato: entro febbraio verranno infatti installati due serbatoi: uno principale da 190 litri e uno supplementare da 80 litri, entrambi sotto il pianale.

IL PREPARATORE

TOTANI OFF ROAD

SS 615 per Pianola - 67100 L'Aquila
Tel. 0862-410230
Fax 0862-405203

www.totani.it - info@totani.it

REFERENTE: Carmine Salvi

INIZIO ATTIVITÀ: 1973

SPECIALIZZAZIONE: elaborazione di fuoristrada giapponesi, progettazione e realizzazione di accessori per fuoristrada



Silvio Totani, titolare insieme al fratello Tito dell'azienda aquilana

LE MODIFICHE E I COSTI

Snorkel Safari	447	Porta tanica doppi (2 taniche ciascuno) (2)	230
Filtro ciclone per snorkel	57	Porta ruota di scorta	46
Kit batteria supplementare	395	Taniche militari da 20 litri (4)	184
Batteria Optima gialla 75 Ah	289	Porta binda	52
Mozzi ant. a ruota libera AVI manuali (2)	498	Binda Hi-Lift	102
Molle ant. Old Man Emu + 6 cm (2)	266	Luce post. a 6 LED	73
Balestre post. rinforzate Old Man Emu + 6 cm (2)	860	Sedili OMP Raid 2 (2)	626
Cavallotti Old Man Emu (4)	73	Basi sedili scorrevoli OMP (2)	90
Boccole balestre Old Man Emu (2)	85	Serbatoio acqua interno Brunatti in acciaio inox da 75 litri	1.755
Biscottini + 5 cm (2)	73	Pompa elettrica acqua	180
Amm. a gas Oram Step 4 con serbatoio separato e regolabili (4)	3.717	Frigo/freezer portatile Waeco CDF35 da 31 litri	550
Distanziali barra stabilizzatrice ant. Duralblock (2)	44	Cassettoni interni	500
Distanziali biellette barra stabilizzatrice post. (2)	63	Serbatoio aria compressa 5 litri	59
Caster kit Old Man Emu	176	Compressori aria Viair 460c (2)	375
Cerchi in lega Braid 7x16 ET -10 (6)	1.728	Raccordi + pressostato e attacchi rapidi aria compressa	220
Pneumatici BF Goodrich Mud Terrain 285/75 R 16 (6)	1.767	Plafoniera interna ant. a 12 LED	16
Paraurti ant. uso gravoso Brunatti in acciaio 4 mm	1.452	Plafoniera interna post. a 8 LED	13
Verricello elettrico Wam 8274 con testata doppio motore Giggiepin	4.900	Videocamera GoPro Hero 2 Hd	360
Cavo tessile verde 11 mm (48 m)	387	Navigatore satellitare Garmin 278c	500
Arco supporto fari su paraurti ant.	218	Supporto GPS Touratech	108
Barra Vision X 18 LED su paraurti ant. 1440 lumens	1.277	Tripmaster Trippo TR-200 Doppia Scala	350
Paraurti post. Duralblock in alluminio 6 mm	298	Supporto tripmaster	84
Protezione tiranteria sterzo in duralluminio 5 mm	220	Pellicole oscuranti per vetri	500
Protezione ripartitore-riduttore Duralblock	100	Radio Icom VHF	460
Coppia paraspruzzi post. OMP rossi in polietilene 5 mm	120	Radio CB Midland	98
Barra fari Vision X 60 LED 10.800 lumens	946	Antenna per CB	65
Fari supplementari post. Vision X Soltice 860 lumens (2)	224	Antenna per VHF	50
Bagagliaiera Outback 220x140	660		
Kit piedi bagagliaiera	345		

Prezzi in euro Iva inclusa, manodopera esclusa

È MADE IN ITALY IL RIVOLUZIONARIO TRIPMASTER TRIPPO

TRIPPO

Dietro il nome scherzoso si cela una gamma di strumenti dalla tecnologia avanzata e innovativa per il settore del fuoristrada. Prodotta interamente in Italia dalla On Tech, che l'ha sviluppata in stretta collaborazione con la Totani Off Road, questa nuova gamma di tripmaster nasce con questa idea: avere il massimo delle prestazioni e della precisione con il massimo della semplicità e della tecnologia. Una grafica completamente nuova, funzioni mai viste, la possibilità di integrazione di GPS, GSM e Wi-Fi e un'accuratezza millimetrica delle misurazioni rendono i Trippo i migliori tripmaster disponibili sul mercato, adatti sia ai semplici amatori che ai piloti in lizza per vincere il WRC. Trippo integra le funzioni di stop temporaneo del conteggio (per evitare avanzamenti quando slittano le ruote), di lettura della retromarcia e di cronografo al decimo di secondo. È disponibile con il cablaggio per il reset remoto (compreso nella confezione) e l'uscita per il collegamento del modulo TR-10 (Display Remoto) per il pilota. La forte integrazione elettronica, grazie all'utilizzo di un microprocessore di ultima generazione, al montaggio

dei componenti in tecnologia SMD (con scheda elettronica a finiture dorate), all'utilizzo di due display in colorazione blu (quello principale con cifre alte 20 mm, quello secondario con cifre alte 8 mm per una chiara lettura) e per finire la tastiera a membrana con finiture antigraffio hanno permesso la realizzazione di un modulo compatto inserito in un contenitore in policarbonato modellato su di esso ed altamente resistente sia meccanicamente che agli agenti aggressivi tipici di un impiego in fuoristrada come acqua e polvere. Facile da installare su tutti i veicoli, anche su quelli di vecchia generazione con contaghiometri a cavo, Trippo è disponibile anche nella versione top di gamma con sistema GPS integrato, che permette di tenere sempre con voi i vostri percorsi off road preferiti: basta un clic sul computer per ottenere una mappa satellitare dei luoghi che avete visitato. Trippo porta con sé la grande inventiva e la sicurezza tecnologica della On Tech e la serietà e professionalità della Totani, che come sempre ha testato questo prodotto in numerose gare cross country, dalla Baja spagnola



Il tripmaster Trippo TR-200



Andrea Di Gregorio della On Tech insieme ad alcuni modelli e accessori della gamma Trippo

alle dure corse dell'est Europa, e che lo distribuisce in esclusiva. I prezzi della gamma Trippo partono da 250 euro per arrivare a oltre 1.000 euro per la versione top.

SPECIFICHE TECNICHE

- Doppia lettura km/m totali e parziali (in differenti grandezze per facilitarne la comprensione)
- Display km totali: LED a 7 segmenti 0,4 pollici, colorazione blu alta luminosità
- Display km parziali: LED a 7 segmenti 0,8 pollici, colorazione blu alta luminosità
- Microprocessore PIC24 a 16 Bit
- Scheda elettronica, con ingresso per aggiornamenti firmware futuri
- Ingresso odometro digitale (ove non presente è possibile utilizzare il modulo TR-S01)
- 8 memorie per la calibrazione metrica
- Ingresso per collegamento Pulsantiera Reset RS
- Comando RETR per l'inversione del conteggio (con indicatore di inserimento lampeggiante)
- Comando STOP per l'interruzione della lettura metrica
- Abilitazione/disabilitazione buzzer

