

VIDEOGAMES

Entrato negli "anta" già da qualche anno, il Jimny ha saputo evolversi senza stravolgere troppo la sua indole, che resta quella di un'agile e leggero fuoristrada, divertente già di serie, ma perfino esaltante se ben preparato, come nella versione elaborata da Totani





Affidabili navi del deserto o inarrestabili arrampicatori, i nostri amati fuoristrada, spesso, hanno forme generose e motori portentosi, portandoci ovunque e facendo sembrare tutto più facile di quanto sia in realtà. Ogni tanto una "sparata" a gas spalancato ci vuole, così come la sensazione di andare forte, l'urlo di un motore che deve fare ricorso a tutti i suoi cavalli per tirarti fuori dai guai; e poi la guida sul filo del rasoio, più vicina ai rally che ai raid. Insomma, la vita spericolata, di quelle che non dormi mai, piace un po' a tutti, sebbene a piccole dosi e il Jimny, protagonista di queste pagine, riesce a divertire come pochi, pur partendo da una base decisamente economica. Occorrono le capacità per renderlo veloce, ma anche sicuro, e non potevamo dubitare del preparatore, dal momento che Totani si occupa del marchio Suzuki da quasi 30 anni ed è nell'ambiente da molto di più. Preso un Jimny del 1998, hanno pensato di investire tempo e denaro per creare una sorta di show car, una vettura da vetrina, quasi una pubblicità della loro effettiva capacità professionale; non si tratta di un semplice agglomerato di accessori specifici, anzi molti elementi sono stati realizzati in maniera artigianale. Attenzione quindi, macchina da esposizione ma non manichino inerte, perché questo Suzukino va forte parecchio e assicura le emozioni forti che solo un mezzo così compatto e reattivo può regalare.

PROVATO!

Esterni

Non ha bisogno di colori sgargianti per stupire, il giapponese monocromatico parla con i fatti e l'aspetto aggressivo non lascia dubbi. Bello alto sulle sospensioni, colpisce innanzitutto con il suo frontale, caratterizzato dal robusto paraurti/ bullbar (1), che sostiene una potente coppia di fari supplementari biluce (2) e ospita, subito dietro la struttura tubolare nera, l'utile verricello (3). Più spartana la parte posteriore, dove comunque è stato sostituito il paraurti originale con uno specifico tubolare (4), mentre nascosta alla vista, ma indispensabile, è la protezione in alluminio per la zona cambio/riduttore (5).

SPECIFICHE E COSTI

Coppia fari ARB biluce (100 e 160 W)	€ 270
Verricello Warn Work 4700 da 2.130 kg con 18 mt di cavo in acciaio	€ 720
Kit paraurti ant. e post. Duralblock tubolari	€ 756
Protezione cambio/riduttore	€ 284
TOTALE	€ 2.030

2 Fari supplementari



3 Verricello

1 Paraurti ant.

5 Protezione cambio/riduttore

4 Paraurti post.





Occorrono le capacità per renderla veloce, ma anche sicura, e non potevamo dubitare del preparatore, dal momento che Totani si occupa del marchio Suzuki da quasi 30 anni

Interni

Se all'esterno mostra una colorazione piuttosto sobria, visto da dentro il Jimny sembra quasi di serie, con i suoi sedili molto semplici e i pochi comandi di cui una vettura di questo segmento ha bisogno. Ma guardando con più attenzione non sfuggono gli interruttori per blocchi e compressore e per il faro mono/biluce (1). Più visibile invece il tripmaster (2), peraltro uno strumento touchscreen molto evoluto, che il team Totani sta sviluppando insieme all'azienda che lo produce.

SPECIFICHE E COSTI

Tripmaster	da € 349
TOTALE	€ 349



Motore

Che dire del motore di serie, più che sufficiente per spingere un mezzo così leggero. Volendo qualcosa in più si può sempre intervenire su alcuni punti, come fanno molti, ma quando si è inseriti nel mondo Suzuki come Totani non vale la pena perdere tempo, meglio sostituirlo di sana pianta! E così ora sotto il cofano troviamo il propulsore della Liana (1), un quattro cilindri a benzina da 1,6 litri con 16 valvole, capace di esprimere la potenza di 102 CV, un discreto incremento rispetto all'unità di serie del Jimny. Ma non è tutto, perché grazie allo scarico in acciaio totalmente artigianale (2) ed al collettore 4 in 1, la potenza sale ulteriormente, fino a circa 120 CV, come dichiarato dal preparatore. Per il resto, nessun altro intervento, ma in virtù dell'aumento delle prestazioni è stato opportunamente rinforzato il gruppo frizione.

SPECIFICHE E COSTI

Motore	€ 5.000
Collettore 4 in 1 in acciaio inox della "16 valvole"	€ 700
Scarico completo artigianale in acciaio inox	€ 800
Gruppo frizione rinforzato	€ 580
TOTALE	€ 7.080



il proprietario/preparatore

Tito Totani - Gruppo Totani (L'Aquila)



Il Gruppo Totani è il punto di riferimento per gli appassionati di fuoristrada del Centro Italia, ha una storia iniziata ormai circa 40 anni fa. Concessionario ufficiale Toyota, Mitsubishi, Suzuki e Kia, è anche fornitore ufficiale per veicoli con allestimenti speciali del Ministero dell'Interno, della Difesa, Protezione Civile e Parchi Nazionali. La superficie coperta della concessionaria è di ben 3.600 mq; nell'azienda lavorano 30 persone e due timonieri imprenditori, ma soprattutto grandi appassionati, Silvio e Tito Totani, che continuano a fare il loro lavoro e anche a preparare mezzi che, spesso, portano sui campi di gara più prestigiosi.

TOTANI S.R.L.

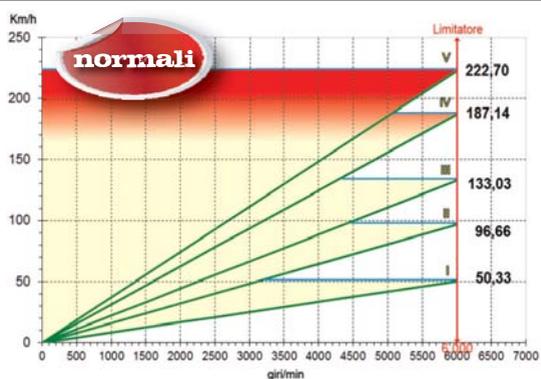
S.S. 615 per Pianola - L'Aquila - Tel. 0862/410230
Web: www.totani.it - Email: info@totani.it



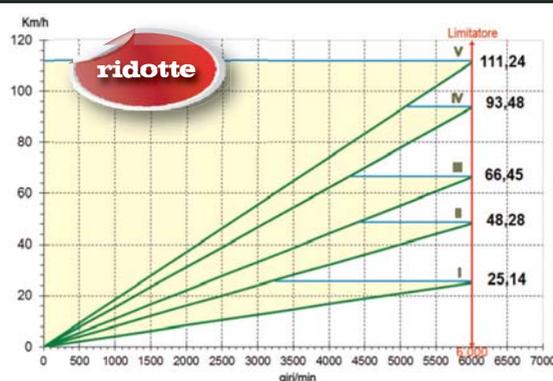


Suzuki Jimny

Rapporti cambio

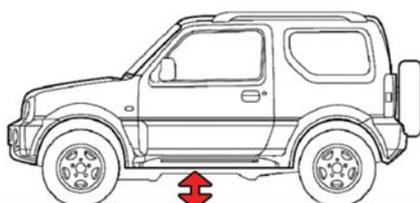


Vel. 1.000 g/m in l	Vel. 1.000 g/m in V
8,4 km/h	37,1 km/h

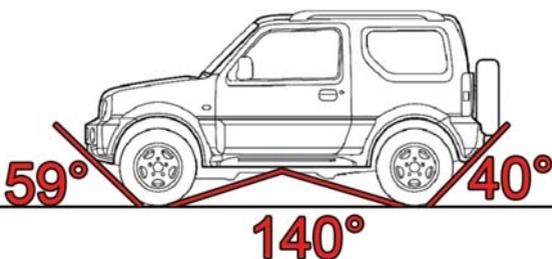


Velocità max.	Vel. 1.000 g/m in l ridotta	Vel. 1.000 g/m in V
111,2 km/h	4,2 km/h	18,5 km/h

Altezze e angoli di attacco



32 cm



59° 140° 40°

Assetto

Colorazione poco appariscente, interni praticamente di serie, ma tanta sostanza dove conta, con molti accessori artigianali. Da sottolineare, innanzitutto, l'allungamento del passo di 2 centimetri, un lavoro non indifferente che ha richiesto, tra l'altro, lo spostamento degli attacchi sulla scocca e un irrobustimento dei puntoni. Anche il body lift non è stata una semplice applicazione di distanziali tra telaio e scocca, per alzare il mezzo di 10 centimetri. Per raggiungere il risultato finale è stato necessario anche allungare i tubi freno, così come il cavo del freno a mano, allargare il foro di passaggio delle leve cambio e riduttore e riallineare radiatore e relativa ventola. Lungo e laborioso l'intervento sugli ammortizzatori (1), che è partito dagli elementi di serie, passando per il completo rifacimento e irrobustimento della zona degli attacchi (2) e poi sviluppato attraverso numerosi test, effettuati per trovare la taratura ottimale, sia agendo su compressione ed estensione, sia adottando molle specifiche realizzate appositamente per questa vettura (3). E con ulteriori 7 centimetri guadagnati si è arrivati a +17. Da rilevare anche l'allungamento della barra Panhard dalla parte del telaio, l'aggiunta di uno spessore di 3 centimetri tra la flangia del riduttore e quella dell'albero di trasmissione e il rinforzo del

ponte anteriore (4). E per aumentare ulteriormente le capacità in fuoristrada è stato installato il blocco elettropneumatico posteriore, con relativo compressore (5), oltre a pneumatici specifici, montati su nuovi cerchi in lega (6).

SPECIFICHE E COSTI

5 pneumatici BF Goodrich Mud Terrain 235/75 R15	€ 1.050
5 cerchi in lega leggera American Racing 15x8	€ 1.000
Kit 4 ammortizzatori artigianali regolabili in compressione ed estensione	€ 1.600
Kit molle artigianale +7 cm	€ 580
Body lift in alluminio +10 cm	€ 380
Passo allungato	€ 1.500
Spessore per allungamento albero trasmissione ant. e post.	€ 120
Allungamento testine barra stabilizzatrice ant.	€ 50
Rinforzi artigianali degli attacchi ammortizzatori e piattelli molle sospensioni	€ 400
Rinforzo e allungamento barra Panhard ant. e post.	€ 250
Rinforzo ponte ant.	€ 500
Compressore per blocco a 2 vie ARB	€ 175
Blocco elettropneumatico post. ARB	€ 900
TOTALE	€ 8.505





Only for Jeepers
JPmania

WE MAKE YOUR JEEP ROCK

**SPECIALIZZATI
IN RICAMBI
E ACCESSORI
PER TUTTI I
MODELLI JEEP**

**RICAMBI
IN STOCK!**



JPMANIA

Via San Matteo 25/C 00015 Monterotondo Roma
Tel. 069068485 info@jpmania.it www.jpmania.it

WWW.JPMANIA.IT



Siamo su Facebook:
JPmania Ricambi e Accessori Jeep

AL VOLANTE

tecnica Claudio Frappoli



Lo vedi lì, impettito e alto da terra, ma non ti impressiona più di tanto, in fondo è un Jimny! Ci sali e ti senti ancora più tranquillo, sembra proprio la vetturetta di serie, gli interni sono quelli; certo, vedi qualche pulsante in più, un tripmaster, ma alla fine sembra tutto normale. Finché non

la metti in moto. Allora cominci a capire dal suono dello scarico aperto che, oltre ad essere preparata a livello di assetto, qualcosa nel propulsore ci deve essere. C'è proprio un altro motore! E infatti, appena in movimento, si avverte subito che la spinta è diversa. Poi segui il consiglio

dell'esperto e inserisci le ridotte: a quel punto il tuo fondoschiena poggia su una piccola bomba! Schiacci il pedale del gas e la reazione è pronta: quel propulsore, che sulla Liana dimostra un carattere vivace, qui diventa quasi cattivo, anche in virtù dell'ulteriore dose di cavalli aggiunti. Si avvicina

la curva e pensi di rallentare in maniera consistente; l'altezza da terra non ispira grandi velocità di percorrenza, eppure la derapata si innesca facilmente perché il Suzukino parte bello piatto, quasi come un kart, e lo scarso rollio consente di rimanere in traiettoria, dimostrando che il lungo lavoro

sugli ammortizzatori ha dato i suoi frutti. Un lavoro che si nota anche sui salti, dove il problema dell'atterraggio non esiste, il fondo corsa è un'eventualità remota. Certo, non bisogna farsi prendere la mano, si tratta pur sempre di un'auto dal peso ridotto e con un baricentro piuttosto alto; si può

UNA PICCOLA BOMBA!

Gas aperto e vai col divertimento puro, questo Jimny invita chi lo guida a spingere forte, a derapare, saltare e chi piu' ne ha piu' ne metta, tanto che superare inconsciamente il limite proprio o del mezzo diventa il pericolo maggiore

L'elaborazione e i costi

ESTERNI	€ 2.030
INTERNI	€ 349
MOTORE	€ 7.080
ASSETTO	€ 8.505
MANODOPERA	€ 12.800
COSTO TOTALE	€ 30.915

Ci piace

>> Assetto ottimo, potenza motore.

Non ci piace

>> Tiro in basso, interni di serie.

realizzare un'ottima elaborazione, ma nessuno è in grado di fare miracoli. È possibile comunque trovare un giusto compromesso, tanto che la stabilità sui tratti rapidi non va a discapito delle capacità sui punti più sconnessi. Infatti le qualità sui twist di media difficoltà sono evidenti, grazie

all'assetto alto ed alla notevole escursione. La trazione è buona e, grazie alla frizione rinforzata, non si hanno grossi problemi ad uscire dai guai, anche se non si può pretendere da un propulsore del genere il tiro in basso di un diesel di grossa cilindrata. Ma in fondo la macchina in questione nasce

per generare divertimento: è scattante e tiene bene sul veloce, ha un buon comportamento sullo sconnesso e, in casi estremi, può sempre contare sul blocco e perfino sul verricello. Ha richiesto molte ore di lavoro e un discreto impegno economico, ma il risultato ci è piaciuto parecchio.

JIMNY 1.3 by Totani

DA
GARA



Totani ha "preparato" due Suzuki Jimny 1.3, puntando sull'affidabilità e sull'assetto, oltre che sull'evoluzione delle prestazioni, cercando sempre di non snaturare l'auto e mantenerla il più possibile fedele alle vetture di serie, sia nella tecnica che nell'estetica.

Dopo appena un anno di rodaggio, con eccellenti risultati, arriva la vittoria assoluta nel Campionato Italiano Endurance 2003; primi assoluti con l'equipaggio Silvio Totani/Cleto Pacini e quarti assoluti con l'altra vettura gemella con Tito Totani/Claudio Pangrazi.

DAL WEB JIMNY EXTREME



OFFROAD-ARMOURY.COM

