

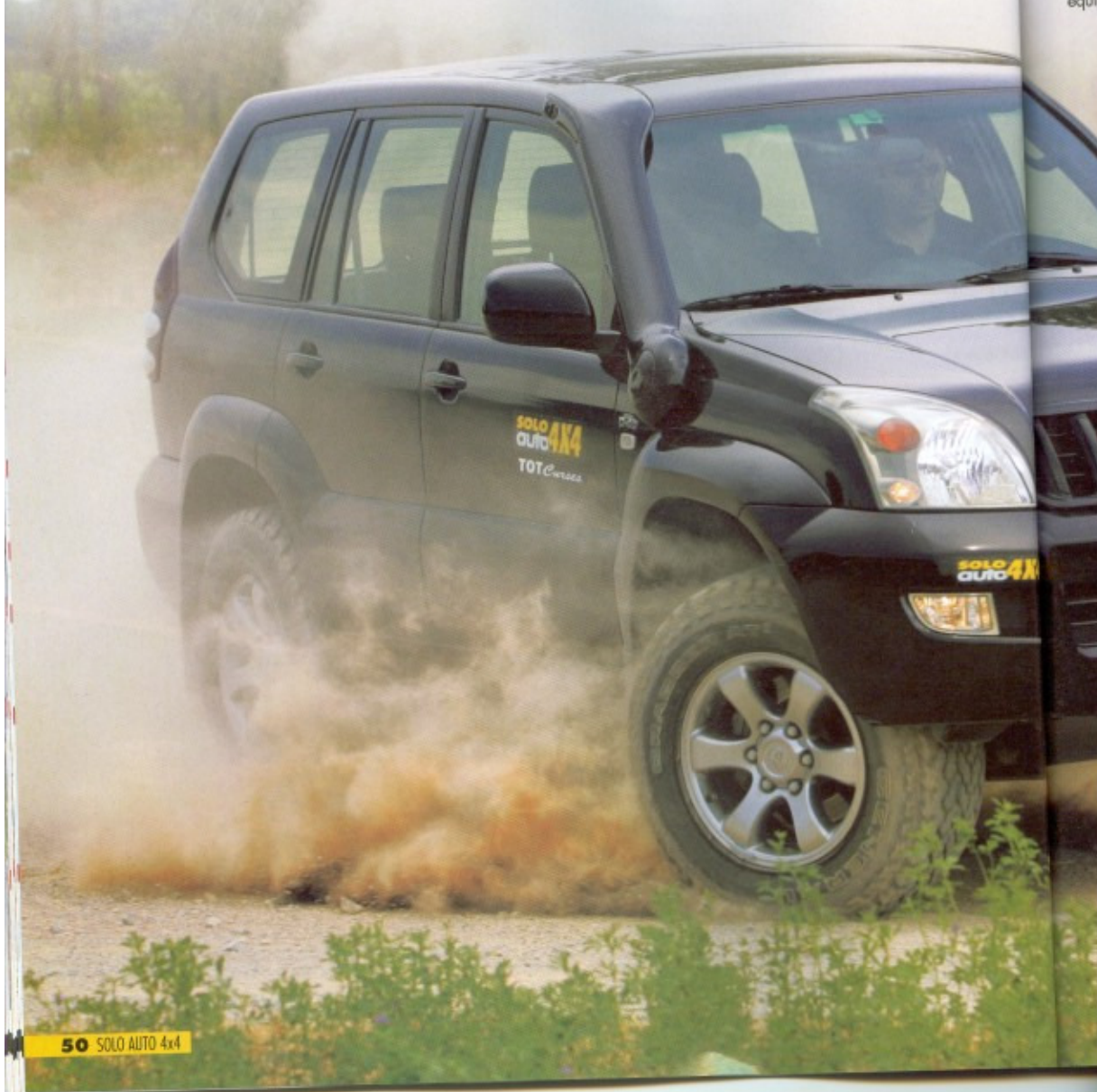
PREPARACIÓN | Toyota Land Cruiser KDJ 120 Tot Curses

Ante todo, efectivo

Ni baca, ni nevera, ni tienda de techo, ni accesorios de lujo... ¿Para qué?
Juanjo Martínez, copiloto de Óscar Hernández en el Campeonato de España de Rallies TT y propietario de esta belleza, quería un 4x4 eficaz en uso off-road y sin florituras. El resultado final es sorprendente.

Texto: Cris

El p
llí
al
amort
todos
puesto
por s
debia
rio, as
limita
El p
rador
lar un
del q
equip

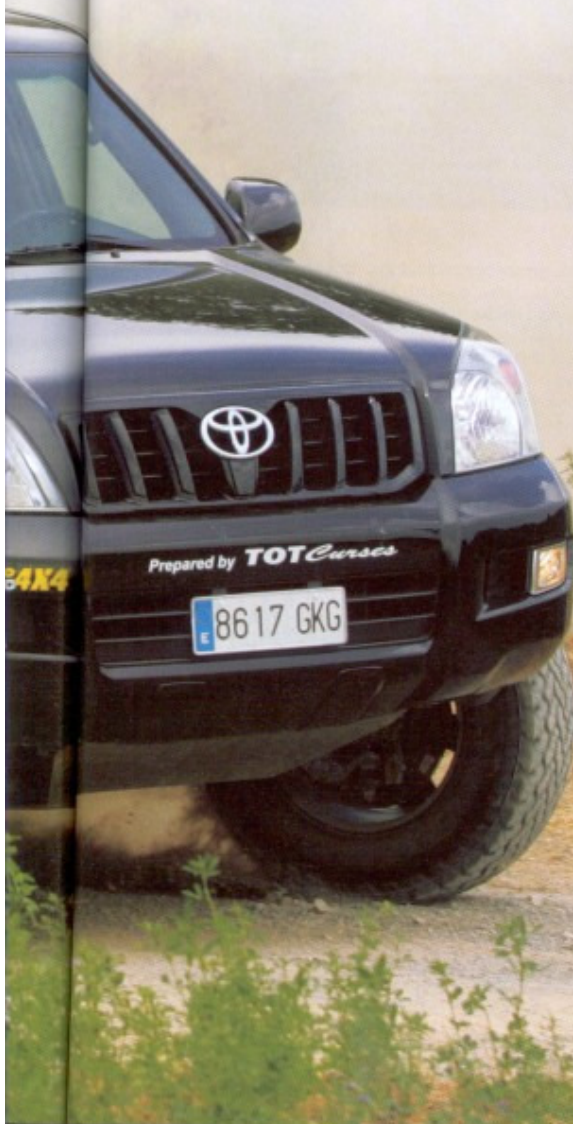


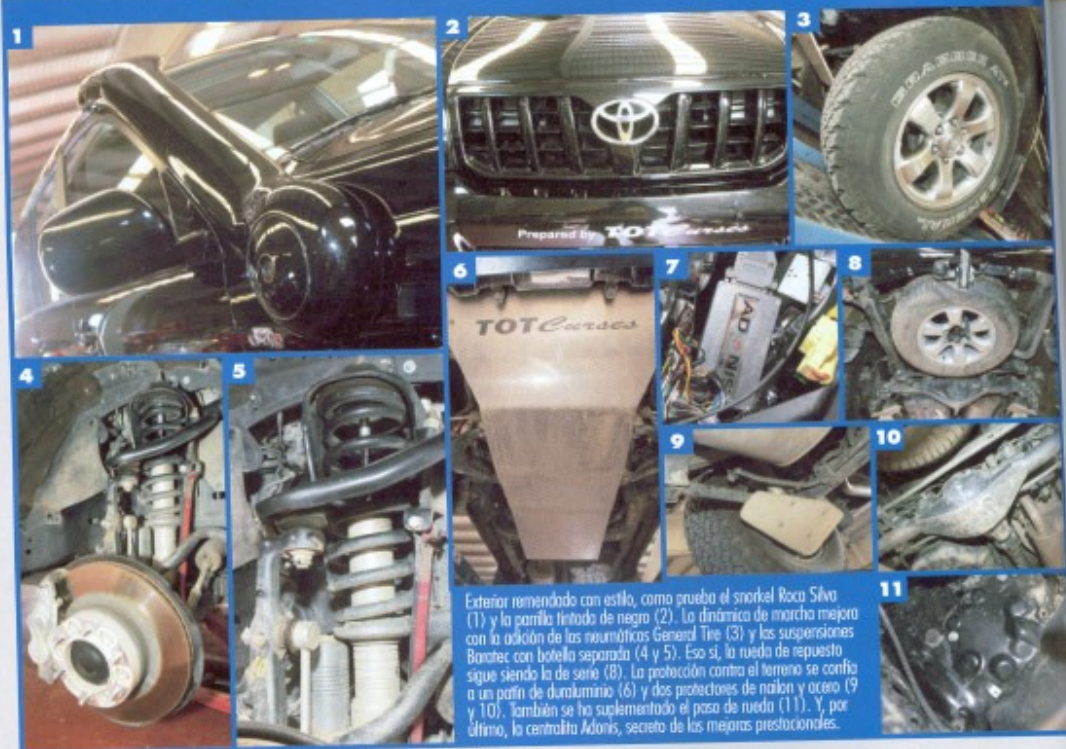
Texto: Cristian Mestre Fotos: Asensi Carrizosa

El peso acostumbra a ser el enemigo ignorado en un buen pellico de preparaciones 4x4. Normal. Siempre que llegamos al taller de nuestro preparador de confianza lo hacemos con amortiguadores, muelles y protecciones en mente... y salimos con todos ellos puestos: una nevera, una baca con dos ruedas de repuesto y una infinidad de elementos justificables con el socorrido "por si acaso". Juanjo Martínez tenía claro que su Land Cruiser debía conciliar el uso todoterreno con su función de coche de diario, así que el reto lanzado a Tot Curses comprendía importantes limitaciones en este sentido.

El principal foco de trabajo fueron las suspensiones. El preparador gerundense retiró los amortiguadores de serie para instalar un set de la firma argentina Baratec, filial del grupo Barattero, del que Tot Curses es importador exclusivo para España. El nuevo equipo cuenta con botella de gas separada, elemento emplazado

en lugares distintos en cada eje. En el delantero, obligado a trabajar con cargas superiores, queda instalado en la base del amortiguador, de modo muy parecido a las motos de enduro. Detrás, la unidad de almacenamiento de nitrógeno queda aislada por medio de un latiguillo y situada en la mitad superior del paso de rueda. Su pervivencia queda asegurada, en todo caso, gracias a un juego de limitadores de extensión. El componente elástico queda a cargo de los cuatro muelles de serie. ¿El motivo? Muy sencillo: optar por un resorte de tarado más duro (un Kingsprings, por ejemplo) sólo respondería a la necesidad de circular permanentemente con grandes cargas, lastrando de paso el comportamiento en uso diario. Su concurso es muy efectivo, y consiente una interesante relación recorrido-efectividad, además de multiplicar por tres el rendimiento del vehículo por pistas rotas. Trialeando, el recorrido no sirve para ganar carreras de trial 4x4, pero sí permite hacer frente a obstáculos mayores que el vehículo de serie y con una mejor motricidad.





Exterior remendado con estilo, como prueba el snorkel Roca Silver (1) y la parrilla tintada de negro (2). La dinámica de marcha mejora con la adición de los neumáticos General Tire (3) y las suspensiones Baratec con botella separada (4 y 5). Eso sí, la rueda de repuesto sigue siendo la de serie (8). La protección contra el terreno se confía a un patín de duraluminio (6) y dos protectores de nailon y acero (9 y 10). También se ha suplementado el paso de rueda (11). Y, por último, la centralita Adonis, secreto de las mejores prestaciones.

A fin de aumentar su aplomo en toda clase de terrenos, Tot Curses instaló un juego de separadores de rueda de tres centímetros en ambos ejes, posteriormente rebajados a 2 cm, a fin de mantener el flanco del neumático dentro del plano vertical de las aletas de fábrica. Por cierto, las gomas de serie también han sido reemplazadas por unas mixtas de la firma americana General Tire en medidas 265/70 R17 calzadas sobre la llanta de aleación original.

DURALUMINIO Y NAILON

El aumento del perfil de rueda, unido a la nueva suspensión, ha elevado ligeramente la altura del vehículo, lo que no va asociado a la ausencia de protecciones. Al contrario. Carter y cambio se benefician ahora de dos nuevas planchas de duraluminio de 10 y

6 mm de grosor ensambladas a modo de patín. Sus soportes van soldados al chasis, no atornillados, esquema que eleva la rigidez y resistencia del conjunto en golpes fuertes contra el terreno. Para la zaga, Tot Curses ha ubicado dos patines de nailon que resguardan los tirantes (una solución barata y efectiva) y un pequeño protector de acero soldado directamente a la base del diferencial.

Otro de los grandes ejes de esta preparación fue el motor, que se beneficia del buen hacer de la centralita Adonis. El 3.0 diesel japonés pasa de los 173 CV de fábrica a 219,1 a 3.665 rpm, y de 410 Nm de par máximo a 522,5 a partir de 2.150 vueltas. Cabe señalar que la adición de la toma de aire elevada impide llegar a los 225 CV que anuncia el manual del fabricante francés, aunque la cifra final es sobrada y llega de modo progresivo, sin



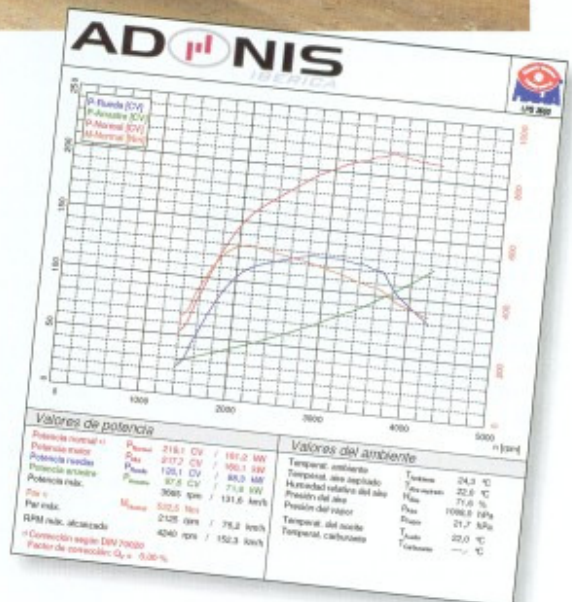


La suspensión Baratec consiente un rendimiento bastante equilibrado en uso mixto asfalto-pista, y aumenta la motricidad en zonas rotas. A la derecha, detalle de la curva de potencia y par con la nueva centralita Adonis.

un solo pico. Y como prueba de ello, la reducción en tres segundos en el tramo de 0 a 100 km/h (!!). Ahora bien, como manda el estándar de la casa, podemos desconectar la ECU suplementaria y regresar a los parámetros de serie con sólo pulsar una pequeña palanca en la consola central, y todo ello sin sobresaltos ni traumas para el bloque.

La carrocería exhibe pequeñas pero sutiles modificaciones. La más importante es la eliminación de las estriberas, opción que aumenta al alza el ángulo ventral. Además, Tot Curses ha reforzado el paso de rueda añadiendo una plancha de hierro suplementaria, accesorio original que remienda uno de los puntos débiles del Land Cruiser. Tampoco cambia la rueda de recambio, que conserva el tamaño original (las General Tire instaladas no cabían en el hueco previsto originalmente). Por último, Tot Curses añadió focos delanteros de xenón y dos pequeños toques a nivel estético, el repintado a negro a juego con el resto de la carrocería de la rejilla del radiador y el embellecedor sobre la matrícula, anteriormente cromado.

Parecía más discreto, pero, como habéis visto, la realidad esconde una máquina del todoterreno nacida para disfrutar del ocio... sin olvidar el buen hacer en el día a día. ✪





TUNING HOMOLOGACIONES

ESPECIALISTAS EN HOMOLOGACIONES DE TURISMOS Y TODOTERRENOS

PRECIOS SIN COMPETENCIA

DISPONEMOS DE DESCUENTOS ESPECIALES PARA TALLERES Y CLUBS
TRAMITACIONES EN 3-5 DIAS PARA TODA ESPAÑA

Prologes Ingeniería S.L.L. Paseo de Salamanca 63. 24010. León
www.tuninghomologaciones.com · Tel. 987 178 866 · 606 113 558 · 648 042 078 Fax. 987 177 385