

ELABORAZIONE / 2 TOYOTA LJ73 BY RAMINGO

Obiettivo Malesia

Essenziale e pratica, questa Toyota è stata ricostruita con lo scopo di partecipare alle selezioni della Rainforest Challenge. Un bersaglio centrato in pieno



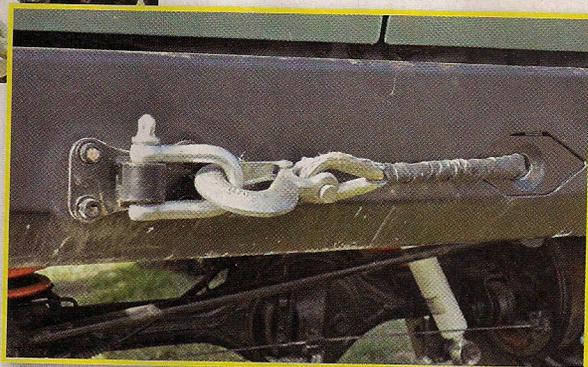
Vera protagonista alle rinomate selezioni europee del Rainforest Challenge, non solo per essere l'unica Toyota ad aver preso parte alla gara, ma per essere stata, purtroppo, la star di un inabissamento inatteso tra le acque dell'Isonzo, che ha tenuto tutti con il fiato sospeso per una manciata di secondi. È così che è iniziata l'av-

vrea verde salvia opaco. Il cofano è stato riprodotto in vetroresina, alleggerendo di qualche chilogrammo l'importante mole, e l'intera linea è stata ampliata grazie alla costruzione di parafranghi allargati integrati nella carrozzeria. Oltre al look aggressivo, l'allestimento è stato mirato a migliorare le performance generali del veicolo e la sicurezza all'interno dell'abitacolo; salta subito all'occhio, infatti, il robusto rollbar prodotto artigianalmente, in acciaio trafilato. Gli archi centrali sono stati costruiti con dei tubi del diametro di 60 mm e spessore di 3 mm, mentre il restante reticolo tubolare è di 50 mm e 2,5 mm di spessore; questa gabbia rappresenta una protezione di



IN DUE È MEGLIO

Integrati nei paraurti, prodotti artigianalmente, troviamo i due verricelli da 12.000 lb, leggeri e compatti, con solenoidi impermeabili, motore da 6,6 CV, ingranaggi modificati, rapporti più veloci e cavo Dyneema.



ventura di questa Toyota LJ73, nata nel 1987, sottoposta a un completo restyling, proprio in vista di questa importante competizione. Al momento dell'acquisto, i 25 anni portati sulle spalle di questa vettura, iniziavano a farsi davvero sentire: carrozzeria arrugginita e interni completamente da rivedere.

LA RESURREZIONE DELLA FENICE

Dopo tante ore di lavoro, durante le serate libere, Andrea, anima della Ramingo 4x4, supportato da Alessandro, il futuro pilota, ha riportato in vita questa evergreen di Casa Toyota, rendendola quasi irriconoscibile. Meccanica robusta, poca elettronica e un passo leggermente più lungo, rispetto alla più comune LJ70, rendono questa Land Cruiser un ottimo compromesso per praticare il fuoristrada a livello agonistico. Il restauro ha coinvolto ogni parte del veicolo, con particolare attenzione per l'estetica: vanta infatti, una grinta degna di nota, grazie al colore aggressivo, e singolare, della li-

vitale importanza per l'incolumità dell'equipaggio, in caso di ribaltamento. Gli interni, visibilmente rimodernati, hanno conservato quella semplicità tipica del fuoristrada DOC, e sono completati da due sedili regolabili anatomici, dalle cinture a sgancio rapido a quattro punti della Sparco, da un volante sportivo e da una piccola consolle comandi per i verricelli.

Spostando l'attenzione all'esterno del veicolo, notiamo che l'hard top è stato rimosso, a favore di una capottina soft a 45°, che rende più facile l'accesso alle attrezzature. La parte posteriore è stata svuotata e rifinita, ai lati e alla base, con dei pannelli di alluminio mandorlato; si è creato così lo spazio necessario, per posizionare più in alto il serbatoio del gasolio, migliorando l'angolo di uscita, e la ruota di scorta; collocate dietro ai due sedili troviamo due batterie da 12 Volt da 110 Ampère, sostenute da due alternatori da 120 Ampère, che alimentano i due potenti verricelli da 12.000 lb con cavo Dy- ▶



neema da 12 mm.

A lato occhieggiano inoltre due compressori d'aria, uno utilizzato per il gonfiaggio dei pneumatici e l'altro, a tre vie, per azionare il dispositivo di bloccaggio del differenziale posteriore Air Locker, immancabile per una perfetta mobilità.

Al differenziale anteriore è stato invece applicato, con qualche modifica, un autobloccante che nella vettura di serie viene installato al posteriore.

SOSPENSIONI RIVOLUZIONATE

Per migliorare le prestazioni e l'escur-

sione nei passaggi impegnativi, il reparto sospensioni è stato equipaggiato con un assetto, completo di molle e ammortizzatori, marchiato Trail Master stage 2, che rialza la vettura di 7 cm; nell'anteriore, inoltre, sono stati applicati due tamponi in teflon, dello spessore di 3 cm, per bilanciare la diversa distribuzione dei pesi rispetto al modello d'origine; per dare maggiore spazio ai pneumatici di grosse dimensioni è stato montato anche un body lift di 5 cm. Sempre marchiato Trail Master l'ammortizzatore di sterzo, col-

legato alla barra rinforzata artigianalmente. L'estetica grintosa è stata completata da due paraurti di produzione artigianale e dalle due pedane sottoporta tubolari; il paraurti frontale, all'interno del quale è ricavato l'alloggiamento del verricello, ha una linea moderna e compatta, arricchita da quattro faretti supplementari Ring Compact Cruiselite.

UN "LATO B" SENZA FRONZOLI

Sul "lato B" della vettura, invece, il paraurti è essenziale e si scorge al centro l'uscita del cavo tessile del secondo



1

LA TECNICA IN DETTAGLIO

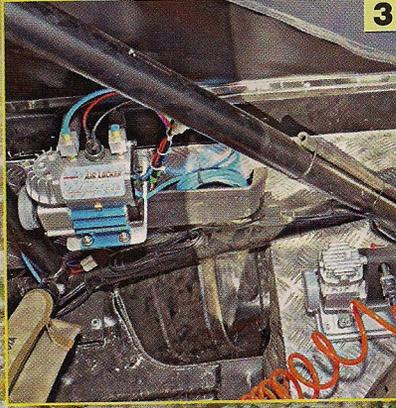
- **CORPO VETTURA** Telaio a longheroni, carrozzeria cabrio, 3 porte e 2 posti.
- **MOTORE** Originale 2LT Toyota a 4 cilindri in linea, 2,4 TD e 86 CV verrà presto sostituito dal 3.3 turbo Nissan Patrol.
- **TRASMISSIONE** Trazione posteriore, anteriore inseribile, cambio manuale 5 marce, riduttore originale, blocco posteriore Air Locker, autobloccante ant.
- **SOSPENSIONI** Anteriori e posteriori a ponte rigido, assetto + 7 cm, cerchi in ferro 16"x8" offset -44, pneumatici 315/75 R16

UN PO' DI CONTI IN TASCA

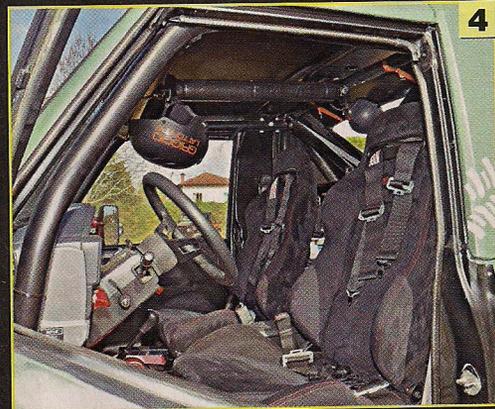
Per l'assetto il prezzo si aggira sui 1.000 € e per il rollbar si parla di circa 1.300 €. Per i paraurti sono stati necessari 800 €, il cofano è costato 350 € e i due verricelli con cavo tessile circa 1.160 €. I costi poi si aggirano sui 300 € per i cerchi, 250 per i distanziali e 1.160 € per le gomme. Infine, 320 € per la coppia di sedili, 250 € per le cinture, 125 € per il volante e 650 € per il blocco Air Locker.



2



3



4



5

SOLO L'ESSENZIALE, MA AL POSTO GIUSTO

La plancia comandi 1 ha conservato la struttura dell'originale, sono stati aggiunti solo i pulsanti per i verricelli, uno staccabatteria e una radio CB, per mantenere la semplicità tipica di ogni fuoristrada. Posizionata dietro al sedile del pilota, troviamo una delle due batterie da 110A 2, fondamentali per stare al passo con l'utilizzo dei due verricelli. Sempre nella parte posteriore sono posizionati due compressori d'aria 3 per azionare rispettivamente, il blocco differenziale e per gonfiare le abbondanti gomme. Essenzialità per gli interni così come da tradizione 4, arricchiti unicamente dai due sedili anatomici regolabili con cinture a sgancio rapido 4 punti e un volante sportivo. Pratica anche la gomma di scorta 5 fissata all'interno del bagagliaio, sopra al serbatoio del gasolio, rivestito, così come tutta la parte posteriore, di alluminio mandorlato.