

# *Toyota Land Cruiser 150*

by 4 Technique



# Accessorziata da noi, provata per voi.



*Ci siamo tolti la voglia di comprare il nuovo LC150 e prepararlo con un po' dei nostri migliori accessori.*

*Questo veicolo del 2010 è stato comprato dalla amica concessionaria Totani che, facendo salti mortali con Toyota Italia, è riuscita a consegnarci a fine gennaio questo esemplare full-optional ad eccezione delle sospensioni attive che, ovviamente, non abbiamo voluto.*

## CHI HA TESTATO IL VEICOLO

Chi scrive è Alessandro Arada, amministratore unico di 4Technique srl, ex campione italiano fuoristrada con oltre una sessantina di viaggi e spedizioni tra deserto e jungla. Fuoristradista purista nel DNA, imborghesito e forse "suvvizzato" dall'età e dalla sabbia nel cervello.

## Sensazioni veicolo di serie

Ritirato il veicolo sul GRA di Roma e ripartito alla volta di Modena, devo ammettere che mi sono trovato immediatamente a mio agio sia per l'impostazione sia per la reattività di questo "ferro" ingombrante. Mi è sembrato subito di guidare una macchina molto più pratica, leggera, pronta rispetto a tutti i Land Cruiser del passato. Se dovessi paragonare questo Prado 150 all'ultimo dei LC100, sinceramente tra comfort, silenziosità e sensazione di guida, questa nuova macchina è vincente.



**1****2****2**

*Tecnicamente* pur avendo molle elicoidali standard ed ammortizzatori ad olio originali, l'impressione di guida ed inserimento in curva è decisamente sincera. La macchina risponde subito ad ogni decisione, forse anche grazie a questo nuovo ed interessante sistema di regolazione idraulica delle due barre anti-rollio. Ho spinto al massimo la macchina sul misto stretto asfalto ed il sistema di automatico di controllo della stabilità si è inserito un paio di volte, ma stavo tirando veramente molto! Nonostante io non ami queste cose, mi rendo conto che è sicuramente utile per chi ha meno esperienza. Inoltre nel momento in cui si blocca il differenziale centrale o si mette il veicolo in posizione off-road, questo sistema si disinserisce e la guida rimane più spontanea. *In fuoristrada* sul misto veloce (strade bianche) il comportamento del veicolo risulta neutro, a volte un po' sotto-sterzante. In fuoristrada, con inserimento del sistema multi-terrain e selezionato il sistema di trazione più adatto al tipo di fondo percorso, la macchina risponde in maniera ottimale, senza scompensi; ottimo l'angolo d'attacco, un po' scarsi angolo di uscita ed il dosso. L'altezza da terra è quella di tutte le moderne fuoristrada. L'escursione delle ruote indipendenti anteriori è in pratica identica al modello precedente (J120) ma forse con un pelo di estensione in più, mentre il posteriore ha notevolmente superato la sua estensione di almeno un paio di centimetri.

*L'estetica* di serie è molto bella (almeno per me), ben raccordata, anche se l'impatto iniziale non piace ad alcuni; dopo un po' però inizia ad essere gradevole.

Il delirio di plastiche, spoilerini e metallizzato, come ben noi tutti sappiamo, non aiuta nell'off-road più estremo.

I sottoporta, ben dotati di luce notturna, meglio smontarli, sono solo 6 bulloni per lato, e lasciarli

in garage!

*Tecnologia ed elettronica:* come in un menù di uno chef mi viene da dire un trionfo di sensori, diodi, pomelli, pulsanti, telecamere, computer, chip, ecc... insomma, come sempre, quando acquisti una Toyota hai la certezza (o quasi, dati gli ultimi avvenimenti) dell'altissima affidabilità e quindi ci vuole un deciso atto di fede per addentrarsi eventualmente nel deserto. Amenocchè non ci si porti dietro un bel computer per rimappare di tutto e di più in caso di emergenza.

Devo ammettere però che con questa Land Cruiser 150 dotata del sistema multi-terrain, chiunque può fare del discreto off-road senza rischi "anche mia nonna".

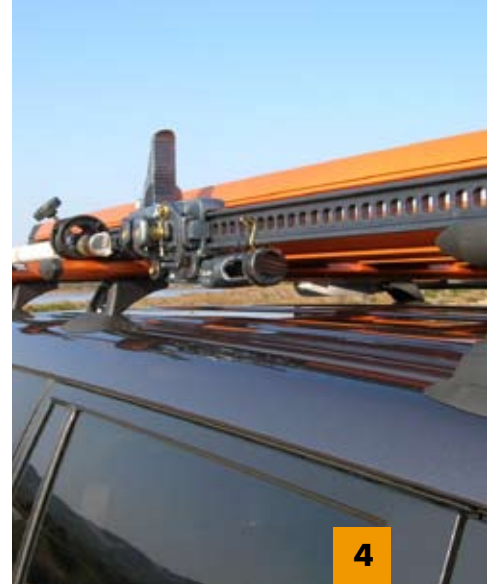
## NOSTRO INTERVENTO

### **1- installazione verricello**

Abbiamo optato per un 41 quintali WARN, modello Tabor 9K con nostro cavo tessile Yale da 9.2 mm, bocca in alluminio WARN e radiocomando WARN. Il verricello è stato fissato su un kit detto "hidden" (nascosto) di produzione del nostro socio tedesco Taubenreuther che, a parte qualche piccolo dettaglio è identico al kit di montaggio del modello precedente. Il grosso vantaggio è l'enorme spazio che esiste già in origine tra il paraurti e le masse radianti. Una volta installato il kit è ovvio che si dovrà rinunciare alla barra deformabile in alluminio originale, sostituendola con la piastra montaggio verricello che è omologata e testata dal TÜV.

Il peso sull'asse anteriore è aumentato di circa 46 Kg (28 Kg di verricello con cavo tessile più 18 Kg di piastra e bulloneria). Questo, in teoria, potrebbe anche evitare la trascrizione sul libretto in quanto i pesi sono al di sotto delle tolleranze, ma, nel dubbio, provvederemo a breve a fare la relativa trascrizione.

Costi: intorno ai 1500,00 Euro.



Tempo di installazione: circa 6 ore.

## 2- sospensioni

I nuovi o meglio nuovissimi ammortizzatori Old Man Emu Sport sono una figata!!

Come loro importatore esclusivo italiano da anni mi battevo per avere, oltre all'affidabilità, anche più frenata dell'ammortizzatore sia in compressione sia in estensione per evitare quel "dondolamento" che a noi italiani piace poco, specialmente sulle ruote indipendenti anteriori. Abbiamo optato, oltre ai 4 nuovi OME SPORT, per un abbinamento con molle medio carico anteriori e

posteriori, soluzione azzeccatissima perché la macchina risulta perfettamente equilibrata, rigida nel veloce e con escursione aumentata nel fuoristrada. Alla fine si è alzata di 6 cm.

Molto importante, visto che su questa macchina è possibile, rifare il caster e la convergenza. A noi il camber, nonostante la modifica è risultato a 0. Abbiamo inoltre sostituito il trapezio superiore con quello più robusto e dotato di uniball della Total Chaos per avere ulteriore sensibilità di guida e aumentare di un pelo l'escursione in estensione grazie all'eliminazione della testina.

Costi: circa 1.150,00 per l'assetto e 850,00 per i due trapezi superiori.

Tempo di installazione: 4 ore circa.

## 3- portapacchi

Tra le varie opzioni, King-Rack, African Outback e Rhino-Rack, abbiamo scelto quest'ultima. Un po' perché ci piace e un po' perché non avevamo particolari esigenze di carico.

Il kit è composto da 6 piedi in nylon ad altissima resistenza, specifici per questo modello, che



vanno fissati nelle predisposizioni originali. Ai 6 piedi abbiamo abbinato 3 barre heavy duty da 125 a profilo ovale. Il portapacchi da 2 m x 80 cm è stato volutamente scelto un po' strettino per poter fare alloggiare altri accessori ma consiglio di montare il 2 m x 100 cm. La colorazione ad effetto bronzo/arancio è stata fatta da noi per un gioco estetico e pubblicitario. Il colore standard è solo alluminio lucidato!

Costi: il kit da 6 piedi con 3 barre e questo modello di portapacchi costa circa 750,00 Euro.

Tempo di installazione: 2 ore.

## 4- altri accessori tetto

Abbiamo installato sul lato guida una tenda grande ARB da 2 m di larghezza e il kit portapala con una pala, mentre sul lato passeggero è stata fissata una binda Hi-Lift XT sullo specifico supporto ed il relativo manico sullo specifico porta manico di sicurezza.

Costi: veranda 350,00 Euro - binda XT 115,00 Euro - portabinda 40,00 Euro - porta manici: 20,00 Euro (la coppia).

## 5- ruote e cerchi

Pneumatico BF Goodrich - 265/65 R18 - All Terrain, cerchi Mak made in Italy, da 8"x18" in alluminio, distanziali Hoffman da 3 cm cad.

Costo: distanziali 290,00 Euro - cerchi 250,00 Euro/cad. - pneumatico 290,00 Euro/cad.

## 6- Protezioni e sottoporta

Di marca Misutonida in acciaio rinforzato volutamente non lucidati perché poi verniciati successivamente per la nostra preparazione.

Costi: protezioni angolari posteriori 200,00 Euro, protezioni tubi sottoporta laterali 400,00 Euro, tubo protezione anteriore: 280,00 Euro.

## Sensazioni a veicolo preparato

Premesso che questo tipo di preparazione ha un costo complessivo di poco più di 8.000,00 Euro (esclusa verniciatura dei componenti) di ulteriori interventi ce ne sarebbe la lista ma, ho fatto volutamente una scelta che mi permettesse di avere un veicolo sufficientemente preparato dal punto di vista tecnico, che fosse accattivante dal punto di vista estetico e che mi permettesse di utilizzarlo tutti i giorni come una vettura.

## 1- Rumorosità e comfort

Nonostante il vistoso portapacchi riempito di accessori, fino ai 150 Km/h si ha solo un impercettibile fruscio e altrettanto limitatissima è la rumorosità degli pneumatici All-Terrain che pro-

tabilmente in configurazione /65 ribassata risultano simili a quelli stradali.

**2- La guida su asfalto** con questo assetto dotato di molle da carico medio OME ed ammortizzatori Sport (ben frenati in estensione) risulta ottima e migliore rispetto all'originale pur avendo alzato tutte le masse sospese di 6 cm rispetto all'origine. Un leggero sottosterzo sull'asfalto stretto è causato principalmente dal disegno degli pneumatici e si sente ulteriormente se il fondo è bagnato. Consiglio vivamente di regolare un leggero camber negativo per migliorare l'inserimento in curva ed un pronta reazione in caso di scarto ostacolo.

Il posteriore è incollato al terreno in qualsiasi situazione. A veicolo scarico si accusa una maggiore rigidità rispetto all'assetto originale.

**3- Sullo sterrato** ho portato al limite (quando possibile) questa 150 e devo ammettere che in certi momenti la reazione che mi dava il veicolo era simile a quella di una macchina preparata da endurance. Infatti, aiutato dai cerchi da 18", pneumatici ribassati, macchina vuota, molle a durezza media ed ammortizzatori Sport, il veicolo reagisce in maniera pronta, diretta, non perde mai la traiettoria e ai 70/80 Km/h "mangia" buche di 30 cm senza accorgersene.

Mi sono proprio divertito!

In fuoristrada la ciclistica, migliorata grazie al





nuovo trapezio superiore/anteriore, alle molle più alte ed agli ammortizzatori più lunghi mi ha permesso di affrontare alcuni passaggi che sinceramente non pensavo di superare. Gli Ome Sport copiano fanno copiare perfettamente il terreno e permettono di mantenere la trazione. E' ovvio che se poi ci aggiungi il sistema multi-terrain tutto diventa ancor più facile.

#### 4- estetica

In un primo momento criticato e deriso dal team di 4 Technique ho avuto poi ragione su tutti perché questo abbinamento di carrozzeria antracite e arancione effetto bronzo da un'impressione sportiva mantenendo una certa sobrietà ed eleganza. È chiaro che il taglio estetico di questo veicolo si rivolge ad un pubblico giovane. Un ringraziamento enorme va dato come sempre alla carrozzeria solierese Intercar che è specializzata in questo tipo di lavorazione. A comple-

tare l'effetto tuning un metro per parte di strisce led sotto porta che illuminano il pavimento a giorno.

lo e la nuova Land Cruiser 150 siamo a disposizione presso 4 Technique o durante le primarie manifestazioni off-road in Italia.

PS: Al momento della stesura di questo articolo non avevo ancora montato le protezioni molto estetiche e poco protettive!) Misutonida. Ovviamente con 10 minuti di svita ed avita, in condizioni off-road, meglio toglierle... però a me piacciono!

