

OFF ROAD TEST

TOYOTA LAND CRUISER HZJ 78 BY GIUSEPPINI



Una casa nel **DESERTO**

Come affrontare un viaggio nel deserto senza temere imprevisti, grazie ad un mezzo affinato attraverso l'esperienza sul campo, dotato di ogni comfort ma anche capace di confrontarsi con le prestazioni di veicoli ben più elaborati a livello meccanico



Basta uno sguardo. A volte capita di incontrare persone che a prima vista esprimono tutto il loro vissuto, come se la storia della propria vita avesse inciso sul loro volto ogni singolo evento. Capita anche con le auto, almeno a chi ne è appassionato. Così ci è successo con la Toyota di questo servizio, un pò per gli

accessori tipicamente "africani", in parte per gli adesivi relativi ai viaggi, ma soprattutto per le sue caratteristiche interne da vera nave del deserto. Una dotazione davvero fuori del comune che non a caso ha trasformato un ottimo fuoristrada in un mezzo ideale per i lunghi tragitti su percorsi difficili, anzi di più, nel punto di riferimento per tutti gli

altri veicoli e relativi occupanti della medesima carovana. Perché oltre alle prestazioni, comunque di ottimo livello, questa Land Cruiser rappresenta un raro esempio di mezzo completo, abile sui terreni impervi quanto completamente indipendente nei momenti di riposo, ugualmente efficace sia in fase

dinamica che statica. Il suo proprietario nonché elaboratore ha in tasca una bella laurea in architettura, dunque è naturalmente portato, per professione e per passione, a pensare e progettare gli spazi in cui si vive, adattandoli alle esigenze di chi li utilizza. Facile a dirsi, meno a farsi. Per questo va apprezzata l'abilità nel

realizzare tutto in proprio, non solo l'allestimento esterno ma soprattutto la curatissima camperizzazione, dal rivestimento dei cuscini fino alle varie parti in legno, con l'ulteriore difficoltà di creare un ambiente ospitale per 4 persone, perché la passione, in questo caso, è un affare di famiglia!

Esterni

Partendo da alcuni punti fermi ed essenziali di cui il Land Cruiser in oggetto disponeva già prima dell'ulteriore step evolutivo, come i differenziali bloccabili anteriore e posteriore, il serbatoio supplementare di carburante da 90 litri e lo snorkel [foto 1], la fase successiva è stata caratterizzata dal montaggio di numerosi accessori ancora più specifici. Si è provveduto a sostituire i paraurti originali con uno anteriore dotato di bull-bar e predisposto per il montaggio del verricello, ed uno posteriore artigianale di ingombro ridotto. Installato anche un verricello elettrico da 12.000 lbs [foto 2], mentre a protezione della parte anteriore/inferiore ora c'è una piastra in duralluminio da 8 mm [foto 7]. Interessanti e utili anche le protezioni trasparenti in Macrolon per i gruppi ottici anteriori [foto 4]; questi ultimi sono ora coadiuvati da una coppia supplementare di fari di profondità. In luogo dei pneumatici originali Dunlop 750/16 sono stati montati - purtroppo solo pochi giorni dopo il nostro test - dei BF Goodrich Mud Tack 255/85/16 [foto 5]. Non mancano gli accessori indispensabili per transi d'impaccio nelle situazioni più

ingarbugliate: le piastre da sabbia in duralluminio da 6 mm insieme alle due pale di dimensioni ridotte [foto 6] sono collocate sul tetto e assicurate alle barre porta tutto (peraltro dotate di piedini rinforzati) [foto 3], mentre binda, strops, grilli, taglia, ecc. sono sistemati all'interno dell'auto. In caso di emergenza ci sono anche un pneumatico e due camere d'aria di scorta, oltre alla ruota completa in dotazione. E a garanzia di una completa autonomia, fanno parte della ricca dotazione perfino 2 tende da tetto Overland small (2 posti) da montare in coppia o singolarmente in base alle esigenze [foto 8]. Ma non basta, sono in fase di realizzazione un impianto fisso per aria compressa, con compressore alloggiato nel vano motore, serbatoio per l'aria da 25 litri collocato sotto il pianale del veicolo in posizione centrale tra i longheroni del telaio, attacchi fissi laterali o posteriori per tubo flessibile e manometro. In progetto anche la sostituzione del serbatoio supplementare con uno più capiente da 150/160 litri, per un totale di 240/250 litri, in funzione di una maggiore autonomia.



Questa Land Cruiser rappresenta un raro esempio di mezzo completo, abile sui terreni impervi quanto completamente indipendente nei momenti di riposo, ugualmente efficace sia in fase dinamica che statica



Interni

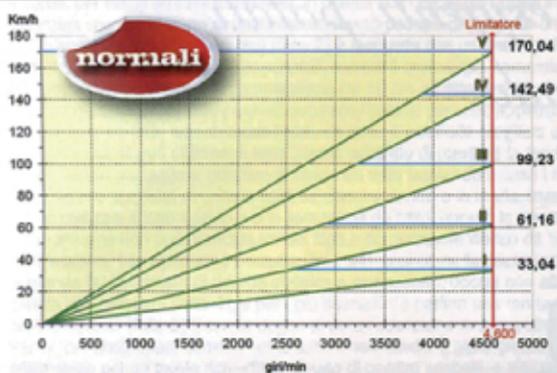
Tutto il lavoro di camperizzazione interno è stato studiato per utilizzare il veicolo con quattro persone a bordo, per viaggi africani e non solo. In pratica si è cercato di dotare il mezzo di attrezzature essenziali che consentano di trascorrere un certo periodo di tempo in completa autonomia. **[foto 1]** Il pianale letto (220 x 145 cm) **[foto 2]** è realizzato con un sistema di contenitori in compensato multistrato da 15 mm e tavole asportabili, mentre il materasso, completamente sfoderabile, è composto da cinque pezzi in gommapiuma da 10 cm ad alta densità. A completare la "zona notte" sono presenti degli appositi pannelli oscuranti/isolanti per vetri, applicabili con ventose. Avendo a disposizione un letto interno e due tende da tetto, è possibile scegliere diverse soluzioni: se si viaggia in due si può utilizzare il letto interno evitando di montare la tenda da tetto, mantenendo così il veicolo più leggero; utilizzare la tenda da tetto lasciando a casa i materassi e i ripiani del letto; oppure scegliere di volta in volta se dormire dentro o in tenda. Invece se si viaggia in quattro si può utilizzare il letto interno e una sola tenda da tetto, oppure le due tende da tetto. **[foto 7]** Nel clima africano non può mancare un bel frigo a compressore Waeco da 50 litri a doppia alimentazione con apertura a pozzetto **[foto 14]**, così come fa decisamente comodo un serbatoio acqua da 80 litri dotato di pompa elettrica a pressostato, doccia con attacco rapido e tubo a caduta con rubinetto **[foto 4]**; e per i più riservati c'è perfino una tenda che funge da spogliatoio e cabina doccia! **[foto 5]** Davvero degna di nota l'attenzione rivolta a sfruttare al meglio tutti gli spazi interni, per posizionare correttamente tutto il necessario. È stato creato un alloggiamento millimetrico per un tavolo richiudibile dotato di quattro sgabelli, e altri spazi sono dedicati ad un

fornello a due fuochi, come al compressore **[foto 9]** e accessori vari. Altri due contenitori servono per attrezzature e scorte di viveri, mentre due bombole di gas da 3 kg sono state collocate nel cassone di destra. Inoltre, per sfruttare gli ampi gavoni all'interno delle fiancate, sono stati asportati i pannelli di rivestimento in corrispondenza del sedile posteriore e si è pensato anche a lasciare un vano aperto per ulteriori bagagli. Buona l'idea di costruire un pianale a ribalta in alluminio mandorlato da 5 mm sullo sportello posteriore dell'auto **[foto 9]**, ottima base d'appoggio, ad esempio, per il fornello o per la "cassetta della colazione", **[foto 3]** altra utile intuizione per rendere più pratica la vita a bordo: la valigetta, che come tutto il resto entra perfettamente a misura nel suo alloggiamento, contiene quanto serve per iniziare bene la giornata, dal caffè con relativa caffettiera, allo zucchero in bustina, ai cucchiaini, bicchierini e ovviamente fornello con accendino. Indispensabile una scorta di medicinali, sistemati in una borsa semirigida realizzata appositamente per essere infilata nel pannello metallico sciolto nella zona laterale posteriore. Perfettamente inserita nel suo alloggiamento anche la scaletta in alluminio che serve per arrivare ad aprire la tenda da tetto, e tra le chicche c'è perfino la livella fissata internamente alla vettura per sistemare il mezzo in posizione piana e dormire in totale relax. **[foto 10]** Ma l'enorme impegno profuso per camperizzare la parte posteriore del fuoristrada non deve far dimenticare che anche in quella anteriore è stato fatto molto per garantire la massima efficacia nelle fasi dinamiche del viaggio, grazie all'impiego di GPS Garmin **[foto 13]**, radio CB **[foto 11]**, Trip Master a doppia lettura **[foto 12]**, inverter e seconda batteria.

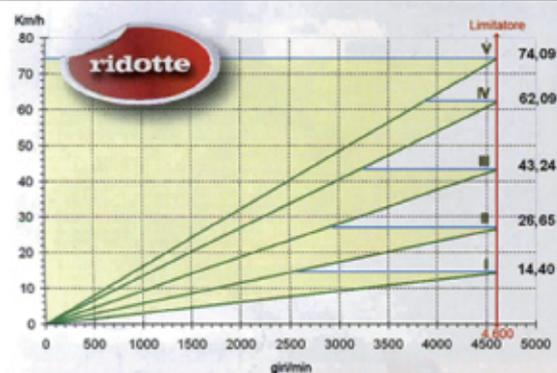


Toyota Land Cruiser

rapporti cambio



Velocità max.	Vel. 1000 g/m in I	Vel. 1000 g/m in V
150 Km/h	9,7 Km/h	37,9 Km/h



Velocità max.	Vel. 1000 g/m in I ridotta	Vel. 1000 g/m in V ridotta
73 Km/h	3,8 Km/h	13,6 Km/h

altezze e angoli di attacco



I viaggi

Sono molti i raid affrontati da Dino Giuseppini, molti dei quali in compagnia della sua fidata Land Cruiser, ecco una lista dei più importanti.

1985 Destinazione Capo Nord attraverso Italia, Svizzera, Germania, Danimarca, Svezia, Finlandia, Norvegia, Svezia, Germania, Austria e Italia, con Renault 4 TL

1989 Destinazione Hoggar, fiume Niger, Gao, Bidon cinq, attraverso Tunisia, Algeria, Niger, Mali, Algeria e Tunisia con Toyota Land Cruiser LJ 73

1990 Destinazione Cameroon poi cambiata verso il Tassili, attraverso Tunisia, Algeria, Niger, Nigeria, Niger, Algeria, Tunisia con Toyota Land Cruiser LJ 73

1995 Destinazione Marocco attraverso Francia e Spagna con Toyota Hi Lux extra cab

2005 Destinazione Mauritania attraverso Francia, Spagna e Marocco con Toyota Hi lux doppia cabina

2008 Destinazione Akakus Libia con Toyota Land Cruiser HZJ78

2008 Destinazione Murzuk Libia con Toyota Land Cruiser HZJ78

2009 Destinazione Tassili Hoggar "venti anni dopo" Algeria con Toyota Land Cruiser HZJ78

2010 Destinazione Ksar Ghilane attraverso Sabria Tembain con il Roar Roma Club, Tunisia, con Toyota Land Cruiser HZJ78

il proprietario Dino Giuseppini



Dino Giuseppini, architetto e insegnante, da sempre investe il suo tempo libero personalizzando i vari mezzi utilizzati in tanti viaggi. È cresciuto seguendo gli insegnamenti del grande viaggiatore Nino Cirani, autore del libro "Il raid automobilistico" considerato la bibbia dagli appassionati che condividono la sua filosofia di viaggio. Quei viaggiatori che preparano minuziosamente l'itinerario, allestiscono il proprio mezzo in modo semplice ed essenziale, ma con tutto il necessario. Dino frequenta l'Africa dalla metà degli anni ottanta, quando per attraversare il Sahara si seguivano

le balise oppure i bidoni della "Bidon cinq" lungo le piste e i mezzi viaggiavano con gomme di serie. Nei suoi numerosi viaggi africani ha attraversato Algeria, Libia, Mali, Marocco, Mauritania, Niger, Nigeria e Tunisia. E non ha alcuna intenzione di fermarsi. Per acquistare la nuova Toyota Land Cruiser HZJ78 (modello 2007 con frontale ridisegnato) è andato in Germania, l'ha importata in Italia e reimmatricolata seguendo personalmente la lunga trafila burocratica. Alla 78 è arrivato dopo aver provato diversi mezzi, la scelta finale è stata quasi naturale per le sue doti di affidabilità, robustezza, versatilità.

L'elaborazione e i costi

DOTAZIONE DEL VEICOLO GIÀ IN ORIGINE

Differenziale bloccabile posteriore
Differenziale bloccabile anteriore
Serbatoio supplementare carburante da 90 litri
Snorkel
Aria condizionata

ALLESTIMENTO INTERNO (CAMPERIZZAZIONE)

Pianale letto
Materasso
Pannelli oscuranti - isolanti per vetri
Frigo a compressore Waeco da 50 litri
Serbatoio acqua da 80 litri dotato di pompa elettrica a pressostato, doccia con attacco rapido, tubo a caduta con rubinetto
Alloggiamento con tavolo richiudibile con quattro sgabelli
Alloggiamento con fornello Camping-gaz a due fuochi
2 bombole di gas da 3 kg
Pianale a ribalta in alluminio mandorlato da 5 mm sullo sportello posteriore
Alloggiamento per compressore e accessori
2 contenitori per attrezzature e scorte
Vano aperto per bagaglio

ALTRE DOTAZIONI

GPS Garmin 276c
Radio CB Lafayette Ares
Trip Master a doppia lettura MEGA TW-05
Inverter
Seconda batteria Fiamm da 100 Ah

ALLESTIMENTO E ACCESSORI ESTERNI

Paraurti anteriore ARB con bull-bar predisposto per il montaggio del verricello
Paraurti posteriore artigianale
Verricello elettrico Primetec da 12.000 lbs
Protezione fari in Macrolon
Coppia di fari di profondità
Piastra protettiva anteriore in duralluminio da 8 mm
Cerchi in acciaio Modular black con canale da 8 pollici ed off set -20
Pneumatici BF Goodrich Mud 255/85 R16
Binda, strops, grilla, taglia, ecc.
Piastre da sabbia in duralluminio da 6 mm
2 pale per sabbia
Barre porta tutto da tetto con piedini rinforzati
2 tende da tetto Overland small (due posti)
Pneumatico e due camere d'aria di scorta oltre alla ruota completa in dotazione

AL VOLANTE



VIAGGIARE OOH OOH!

È inutile negarlo, dopo aver provato tanti fuoristrada iperelaborati, impreziositi da quantità industriali di accessori da decine di migliaia di euro, quando ci siamo trovati di fronte questo Land Cruiser abbiamo provato due sensazioni contrastanti: la prima riguarda il fascino di un mezzo che sprizza sabbia africana da ogni singolo componente, ma di questo abbiamo ampiamente parlato, la seconda ha qualcosa a che fare con uno scetticismo un pò snob, che alla prova dei fatti è stato ampiamente sostituito da un grande rispetto. Pneumatici standard e assetto praticamente di serie non lasciavano ben sperare, anche se i solidi paraurti artigianali e un vistoso snorkel facevano pensare ad un impiego su percorsi piuttosto severi. I primi dubbi sono svaniti sul primo salitone vero: pensavamo di fermarci a metà strada e, invece, siamo arrivati in cima senza neanche troppa fatica. Davvero stupefacente, specialmente con gomme praticamente stradali. Sarà per il terreno molto asciutto e con un grip elevato, però sul trial ci sarà

poco da fare. E invece arriva un'altra sorpresa: il primo tratto, quello meno insidioso del percorso che utilizziamo solitamente nei test, viene superato con grande facilità, ma non ci saremmo aspettati una tale efficacia anche sul punto più difficile; il lungo "camper a trazione integrale" oscilla da destra a sinistra mangiando i profondi solchi che si alternano in maniera ritmica, mai un'incertezza, tutto con un filo di gas e grande trazione. Anche l'incognita della limitata escursione si dimostra un finto problema, così come quello del motore strettamente di serie, visto che il robusto 6 cilindri vanta l'imponente cubatura di ben 4.164 cc e garantisce un tiro sempre pieno e pronto, non ci sorprende che abbia permesso di affrontare senza particolari difficoltà numerosi viaggi sulla sabbia del deserto. Proprio questo, alla fine di un interessante e istruttivo test, è rimasto il nostro unico rammarico: non aver avuto la possibilità di provare questo grande mezzo sul suo terreno naturale, le dune africane!



ANCHE L'INCOGNITA DELLA LIMITATA ESCURSIONE SI DIMOSTRA UN FINTO PROBLEMA, COSÌ COME QUELLO DEL MOTORE STRETTAMENTE DI SERIE, VISTO CHE IL ROBUSTO 6 CILINDRI VANTA L'IMPONENTE CUBATURA DI BEN 4.164 CC E GARANTISCE UN TIRO SEMPRE PIENO E PRONTO

