

Toyota Land Cruiser KXR

PRESS

Metidos en arena

El Land Cruiser KXR es el único modelo del mercado que se vende ya preparado, un vehículo pensado para rutas extremas que admite además una utilización diaria como cualquiera de sus hermanos de gama. Un todoterreno con semejante tarjeta de visita merecía un escenario de pruebas acorde con su pedigrí... qué mejor que el seguimiento del Rallye Lisboa-Dakar.

Texto: Juan C. Ramírez /P.J.P. Fotos: Luis Heras/J.C.R.





El salpicadero del KXR se diferencia por la ausencia del climatizador (reemplazado por un más simple equipo de aire acondicionado) y, en nuestro caso, la incursión de la jaula de seguridad.



La versión KXR tiene de serie todo lo necesario para resistir la dureza de un recorrido de punta a punta de África.



Los baquets son específicos de la preparación "dakariana" y garantizan nuestra seguridad.



Pese a la amplitud del maletero, es necesario y conveniente ubicar carga en el habitáculo.



anzar un vehículo al mercado requiere una amplia campaña de marketing que transmita sus virtudes al sector del público al que va dirigido. El KXR es una versión exclusiva de Toyota España; los periodistas japoneses acreditados en Lisboa dispararon repetidamente sus cámaras a nuestro vehículo.

Destinado a los más aventureros que necesitan un TT para situaciones radicales, el importador español ha desarrollado esta versión del Land Cruiser 120, que se caracteriza por un sistema eléctrico de gran capacidad, calefacción reforzada, cabrestante eléctrico y un conjunto de protecciones en la parte inferior. Cuenta además con bloqueo de diferencial trasero y neumáticos AT. Pero sobre todo se diferencia por la evolución de la suspensión. Los muelles son reforzados y los amortiguadores son regulables y disponen

El KXR flota sobre la arena con 1,5 bar de presión en los Pirelli Scorpion AT

de un depósito adicional de aceite para garantizar su eficacia en recorridos duros.

El Land Cruiser utilizado en esta prueba a lo largo de los 9.000 kilómetros de durísimos terrenos que recorre la caravana del Dakar es un KXR estándar al que se han añadido los elementos de seguridad que exigen la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) y la organización del Dakar para el seguimiento de este tipo de pruebas: barras anti-vuelco, baquets, arneses, luces antipolvo, extintor, cascos y el equipo de navegación y comunicaciones.

Para presentarlo a la prensa, Toyota convocó a los medios de información a una prueba en Agadir (Marruecos). Sin embargo, en es-

ta ocasión quiso llegar más lejos y dar a probar su vehículo en las condiciones más radicales: siguiendo el rallye más duro del mundo, el Dakar.

Carrocería 7 pts.

El KXR sólo se encuentra disponible con carrocería larga. Anclada sobre un chasis de largueros y travesaños, presenta un diseño muy inteligente, con su zona inferior en forma de cuña que facilita el uso del gato mecánico sin necesitar suplementos en forma de estribos para evitar dañar ningún elemento. Pese a la elevación de las suspensiones y al buen diseño de los paragolpes, las posibilidades TT del vehículo se

ven penalizadas por sus dimensiones, pero una versión corta sería inviable para más de dos ocupantes en una larga travesía transafricana como ésta.

La pintura de serie es de color blanco con los paragolpes en fibra sin pintar y unos aletines adicionales negros de dudosa estética, pero necesarios para homologar el mayor ancho de vías. La unidad empleada en esta prueba había sido pintada con colores blanco y rojo, característicos de Toyota.

Habitáculo 7 pts.

Entrar en el interior del KXR preparado para el Dakar no resulta nada sencillo, debido a que hay que sortear la estructura tubular de la jaula de seguridad, que reduce considerablemente la habitabilidad, pero garantiza la integridad del habitáculo en caso de vuelco. El único



La emisora de radio no debe faltar en una ruta en la que haya dos o más vehículos. Junto con el arco de seguridad, que puede verse también en la imagen, no forma parte de la dotación de serie del KXR.



El mando del bloqueo del diferencial trasero diferencia a este Land Cruiser (junto con el KX) de sus compañeros de familia. El polvo y la arena recogidos durante la ruta se acumulan en cada rincón del vehículo.

En campo

Aunque hemos probado el Land Cruiser en las más variadas situaciones y en los más diversos terrenos, la arena ha sido la mayor protagonista del viaje. Con 1,5 bares de presión en los neumáticos, el KXR flota sobre la arena. El propulsor mueve con soltura las más de dos toneladas del vehículo cargado, subiendo y bajando por las dunas con autoridad. Navegamos por el mar de arena entre segunda y tercera velocidades, buscando la zona del cuarentavuelcos que se encuentra por encima del régimen de par máximo. El cambio muestra un punto de dureza al realizar la maniobra de tercera a primera, por supuesto pasando por segunda. Cuando la conducción es crítica y hay que cambiar de marcha sin brusquedades, el tránsito por la arena se ve comprometido. Para evitarlo, hay que manejar la palanca con mucho tacto; un cambio lento puede

suponer perder inercia, hincar un poco el morro y quedarse atrapado. La progresividad es esencial entre las dunas. La suspensión, a pesar del problema de exceso de peso que arrastramos, se muestra mucho más eficaz gracias a la capacidad de absorción del terreno y a la baja presión de los neumáticos; esto en cuanto a la arena de Marruecos. Mauritania, el país del viento y la arena, ha sido clave en la prueba. Para poder avanzar por las dunas ha sido necesario bajar las presiones por debajo de un bar para poder flotar sobre los diferentes tipos de arena, que en ocasiones se convierte en auténtico polvo. Mauritania constituye un handicap que sólo los más expertos consiguen superar. Las etapas de un elevado kilometraje nos obligan a afrontar un tramo importante de ellas bajo la oscuridad de la noche, complicando de forma extre-

EN CAMPO	TRIAL	COTAS	TOTAL
KXR	8,0	6,2	7,1

ma el avance. Atascos y más atascos, la falta de visibilidad, las tremendas distancias a recorrer y el castigo al que someten los participantes a los vehículos provocan un chorro constante de abandonos entre los pilotos. Los que van superando las etapas cada día ven mermada su resistencia física, pero no su convicción de llegar a Dakar. Las cuatro etapas mauritanas han sido determinantes para pilotos, máquinas y para nosotros mismos; el desgaste físico y psíquico que provoca un tremendo miedo a atascarse, la oscuridad de la noche, llegar fuera de control y en definitiva tener que abandonar. Algunos de los participantes más experimentados optan por no pasar por alguno de los controles de paso a pesar de la penalización, pero aseguran su continuidad en la prueba llegando a la meta antes de que se inicie la etapa siguiente.

El KXR día a día

1



Un transformador elevador (de 12 a 220 V) y rectificador (de corriente continua a alterna) nos permite conectar ordenadores y cargadores de baterías, entre otros útiles.



El depósito de combustible auxiliar, imprescindible para largas rutas, cuenta con este indicador adicional.

LISBOA-PORTIMAO. A las cinco de la mañana suena el despertador; comienza nuestra aventura rumbo a Dakar. Salimos de noche de Lisboa, bajo una fina lluvia que no impide a los aficionados lusos ocupar todos los puentes y cruces de las autopistas que transitamos. Durante el recorrido, las muestras de apoyo a toda la caravana del Dakar son constantes; el ambiente es magnífico. En una de las áreas que la organización ha designado como zona espectáculo abierta al público, situada en el último tercio de la especial, la gente abarrotaba el trazado animando a todo los pilotos con una afición digna de admiración. El Land Cruiser se desenvuelve como pez en el agua por caminos en buen estado algo mojados por una fina lluvia y carreteras. El año y el Dakar 2006 son al fin una realidad.

2

PORTIMAO-MÁLAGA. Mientras los habitantes de esta bonita ciudad del Algarve terminan de celebrar la entrada del nuevo año, nos ponemos en marcha. Todavía queda más de una hora para amanecer y ya rodamos por la autopista con destino a Algeciras. Gracias a la generosa entrega de par del propulsor, el sobrepeso que llevamos no impide adoptar un buen ritmo. Una vez desembarcados en África, por delante tenemos algo más de 600 kilómetros que nos llevan por autopista a las proximidades de Rabat, Meknes y, por fin, Midelt.

3

NADOR-ER RACHIDIA. A las siete de la mañana ya estamos cargando los vehículos. El día es muy frío, el termómetro del Toyota marca -2°. Hoy no madrugamos tanto como los dos primeros días, pero tampoco podemos remolonear en nuestro acogedor saco. No muy lejos de donde estamos la nieve hace acto de presencia. Nos dirigimos al final de la especial usando fundamentalmente carreteras algo deterioradas en las que las Pirelli Scorpion AT ofrecen un resultado sorprendente.

4

ER RACHIDIA-OUARZAZATE. Nos levantamos a las seis de la mañana y con una rueda de menos tras un pinchazo nos dirigimos hacia el Erg Chebbi. El paso de las dunas está plagado de gente; el espectáculo es magnífico. Conseguimos rodar un poco por las dunas, pero los demás compañeros se atascan y prefieren quedarse fuera. El peso aquí juega en contra del vehículo, aunque la entrega de par del turbodiésel D-4D facilita mucho la evolución siempre que no levantemos el pie del acelerador. También hay que ser cautos con el cambio, que requiere precisión si queremos inserciones rápidas.

El KXR día a día

5

OUARZAZATE-TAN TAN. Iniciamos la etapa a las tres de la mañana. Durante cientos de kilómetros rodamos por asfalto para llegar a Tan Tan. Nuevamente el KXR se muestra confortable y estable en este medio, pese a que los baquets no ayudan a filtrar las irregularidades del terreno. Esta noche tenemos que continuar viaje hasta la frontera con Mauritania; el paso sólo es posible antes de que lleguen los motoristas o después de los camiones. Para llegar al muro de tierra que separa ambos países hay que recorrer una pista de tierra de más de 100 kilómetros que tenemos que hacer, en parte, de noche. Un compañero de coche pinchó y no se percató. Cuando nos dimos cuenta, la goma y la llanta estaban para tirar.

6

TAN TAN-ZOUERAT. Pasamos la noche a diez kilómetros del puesto fronterizo marroquí. Formalizamos los trámites de salida del país a pie de pista. Durante algo más de 70 kilómetros avanzamos hasta que nos alcanzan las motos. Durante la parada revisamos el coche; la peor parte se la lleva un amortiguador trasero reventado, seguramente en la tercera etapa, en la que un compañero impactó con una piedra que rajó una rueda y dobló dos llantas.

7

ZOUERAT-ATAR. Por primera vez nos levantamos con luz, tiempo para recoger el vivac y desayunar sin atragantarnos. Pusimos rumbo a Atar por una pista muy arenosa sin saber que nos aguardaban horas de trabajo con la pala y las planchas. Los atascos se sucedieron; en un principio utilizamos el cabrestante, pero era demasiado lento. Otras veces el camión español 713 nos pegó un tirón. Cuando más hundidos estábamos, el Hi-Lift y el gato de aire dijeron basta. Con varios KXR atascados en zonas muy complicadas, nos tocó tirar de pala y planchas.

8

ATAR-NOUACKCHOTT. La etapa fue muy sencilla para los KXR; varios cientos de kilómetros por asfalto sin curva alguna no llevaron hasta el caos de la capital mauritana. Durante la posterior jornada de descanso aprovechamos para hacer operaciones de mantenimiento.

9

NOUACKCHOTT-KIFFA. Avanzamos en la oscuridad de la noche una veintena de kilómetros por carretera y otros 30 por una pista arenosa que a punto estuvo de atraparnos en un par de ocasiones. Las luces auxiliares sirvieron de ayuda, aunque toda iluminación es poca entre las dunas. Tras un par de atascos, llegamos a la carretera que nos conduce a Kiffa.



El depósito auxiliar de combustible (exclusivo de la preparación) se integra bien en los bajos.



Inicialmente una encima de otra, las ruedas de repuesto se repartieron en la baca para mejorar el centro de gravedad y la aerodinámica.



Amortiguadores regulables y la protección de cárter forman parte del KXR y han demostrado ser esenciales en una larga travesía.



Durante la prueba hemos jugado con presiones de menos de un bar a más de tres.



El comportamiento TT ha sido excelente, pese a que el vehículo se encontraba sobrecargado y hubiera agradecido muelles más firmes.



El cabrestante (elemento de serie del KXR) nos ayudó a salir de situaciones difíciles, pero recurrir a él con frecuencia supone desperdiciar un tiempo demasiado valioso.



Sobre terrenos pedregosos, los neumáticos mostraron un buen rendimiento, a la vez que un bajo deterioro.



En firmes deslizantes hay que extremar la precaución, puesto que la masa es considerable y nunca sobra adherencia.



Los faldones son elementos muy asequibles que han evitado impactos en componentes vitales como los amortiguadores.

En pista

EN PISTA	PISTA	PRESTACIONES	CONSUMOS	TOTAL
KXR	7,0	7,5	9,0	7,8

Hacer cientos de kilómetros diarios a lo largo de dos semanas por todo tipo de pistas es toda una experiencia. A pesar del peso que transportamos en el interior y de los más de 40 kilos que suponen las ruedas y la baca en el techo, nuestro vehículo se muestra estable. Durante los desplazamientos por carreteras, los balanceos en curvas rizadas son mínimos, así como los apoyos al frenar. El propulsor tira con fuerza y nos permite aprovechar sin problemas la sexta velocidad. El arco antivuelco no convierte el acceso en un ejercicio de contorsionismo, aunque sí pone las cosas más difíciles que con el vehículo de serie, mientras que los baquets, sin proporcionar una situación particularmente cómoda, responden bien al cabo de los kilómetros, ya que la mayor dureza compensa por la mejor sujeción. La suspensión, por su parte, no se muestra du-

ra ni rebotona, como corresponde a unos amortiguadores y muelles de gama alta. El peso se encarga de dulcificar su comportamiento. Inflamos los neumáticos a tres bares para rodar en asfalto y comprobamos que con esa presión y la carga del vehículo se comportaron perfectamente, pero hay que tener en cuenta que rodamos siempre sobre firme seco. Lastrados con un peso que supera la masa máxima admisible homologada para el vehículo, el movimiento por pistas es muy complicado. Si el suelo es firme, el KXR se comporta muy estable tanto en la frenada como en la aceleración y acepta el uso del volante sin malos modos. Las irregularidades a modo de zanjas o alteraciones del terreno provocan continuos topes de suspensión en el eje trasero que obligan a bajar bastante el ritmo sobre terrenos castigados o con posibilidades de ofre-

cernos "sorpresas". El problema reside en un minúsculo recorrido disponible en compresión, derivado de la elevada ocupación, el equipaje y el peso de los elementos de la preparación específica para seguir la prueba, especialmente el arco antivuelco, la baca y el depósito adicional de combustible. El eje delantero, por su parte, se encuentra más descargado por el desequilibrio de la carga, lo que le permite trabajar mucho mejor. En pistas duras y pedregosas es muy complicado rodar, manteniendo siempre la atención para evitar los topes del eje trasero. La solución a todo esto es sencilla: bastaría reemplazar los muelles por otros más robustos o suprimir unos 200 kilos del peso del vehículo. Para terminar, la frenada, a pesar de la intromisión del ABS sobre pisos poco compactados, se puede considerar como razonable.

Por mucho que carguemos el Land Cruiser KXR, el motor puede con todo

► problema se plantea cuando nos vemos obligados a entrar y salir del vehículo repetidamente para desatascarlo de alguna de las numerosas trampas de arena que encontramos en nuestro periplo africano.

En cuanto al maletero, muy amplio, nunca es bastante para cuatro personas en una larga travesía.

Motor 8,5 pts.

Afortunadamente, por mucho que carguemos el Land Cruiser, el motor puede con todo y además sus consumos resultan muy contenidos, algo que se agradece durante las largas etapas de arena. La respuesta es generosa desde algo menos de 2.000 vueltas, con un margen muy

amplio de utilización. También es destacable que resulta poco ruidoso, lo que se agradece con el paso de los kilómetros.

Transmisión 8,5 pts.

La caja de cambios de seis velocidades está bien escalonada, pero la transición entre las tres primeras marchas es un poco difícil y complica el uso en conducción todoterreno, porque los movimientos tienen que ser muy precisos. La ausencia de electrónica de esta versión amplía las posibilidades en situaciones extremas, y el comportamiento se hace más predecible. El bloqueo del diferencial trasero es una garantía en situaciones difíciles.



La suspensión trasera recibió un trato muy duro durante todo el trayecto y fue objeto de especiales atenciones.

El KXR día a día

10

KIFFA-KAYES. La ruta entre estas poblaciones de Mauritania y Mali discurre por pistas rápidas y arenosas. Con un sinfín de socavones y tramos rotos, la jornada se hace dura. Empleamos casi nueve horas en las que nos atascamos varias veces en la arena. Llegamos a 35°, aunque valió la pena porque la transición del Sahel a la sabana nos ofreció bellísimos paisajes.

11

KAYES-BAMAKO. Mientras que los participantes siguen hacia Bamako, capital del Mali, nosotros nos dirigimos a Tambacounda, final de la decimotercera etapa. Seguir la carrera durante las etapas de Kayes a Bamako, Bamako a Labé y Labé a Tambacounda implicaría tomar la misma ruta que la competición. Las distancias son muy grandes, rodar entre los participantes es peligroso y quedarse atrás significa muchas horas de conducción nocturna y el riesgo de ser asaltados.

12

BAMAKO-LABÉ. Hoy disfrutamos de la jornada más tranquila. Nos dirigimos hacia el parque natural de Niokolo Koba, un recorrido íntegro por carretera a través de la selva. Pan comido para el KXR.

13

LABÉ-TAMBACOUNDA. Rodamos por los tramos cronometrados, respetando las señales de adelantamiento de los participantes y utilizando los cascos y los arneses. Bajo un sol abrasador, el término marca 37°. Hacemos 10 kilómetros por la especial a tope para no entorpecer a los verdaderos protagonistas del rallye, 10 km de gloria que por unos instantes nos convierten en pilotos del Dakar. De nuevo en la vida real, acometemos los 200 km de enlace que nos llevan a Tambacounda.

14

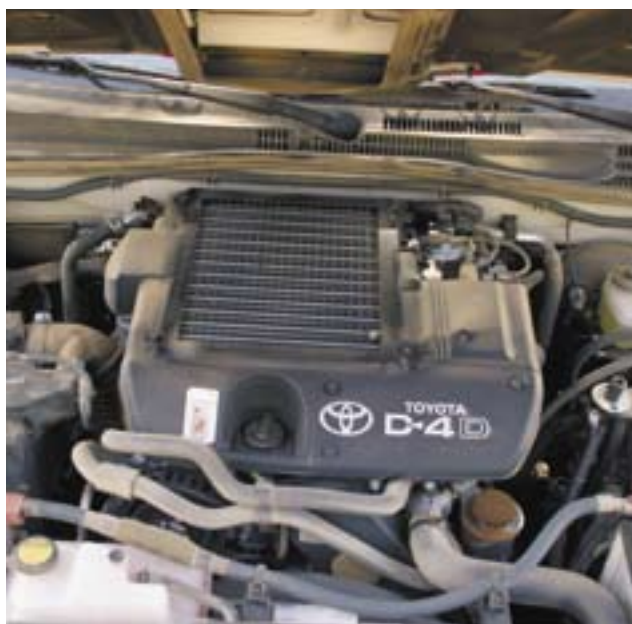
TAMBACOUNDA-DAKAR. Ponemos rumbo a la capital senegalesa. De camino, un nuevo pinchazo. Ya en el vivac de Dakar descubrimos un mar de sensaciones: unos se encuentran satisfechos por haber llegado, otros tristes por no haberlo conseguido y casi todos comentando ese pequeño detalle que corregirán en su próximo Dakar, porque todos tienen claro que quieren repetir.

15

DAKAR-DAKAR. Nos damos un último madrugón para realizar la especial antes que los participantes. Con el amanecer comienzan los atascos en la arena. Poco a poco vamos entrando en faena y ajustamos las presiones, al fin cogemos ritmo y recorremos la playa; sensacional, sin más.



Todas las protecciones de los bajos son parte de la dotación de serie del Land Cruiser KXR. Con los vehículos tan cargados, fueron de gran ayuda.



Una buena baza del Land Cruiser es su motor, que con su generosa respuesta hace innecesario el uso de centralitas u otros inventos que pueden comprometer la fiabilidad de la mecánica, algo que no podemos permitirnos en medio del desierto.



Ancladas al chasis, las barras laterales suponen una inestimable ayuda para usar el gato mecánico.

PVP	TOYOTA LAND CRUISER KXR 41.220 euros
-----	---

Comercializa	TOYOTA ESPAÑA S.L.U. Av. de Bruselas, 22. Edificio Sauce 28108 Alcobendas (Madrid) Tel. 911 513 300 / www.toyota.es
--------------	--

FICHA TÉCNICA	
MOTOR	Toyota Land Cruiser KXR
Tipo	Turbodiésel, 4 cilindros en línea
Posición	Delantero longitudinal
Distribución	4 válvulas por cilindro. DOHC
Cilindrada	2.982 cm ³ (96 x 103 mm)
Alimentación	Inyección directa por conducto único con turbo e intercooler
Compresión	17,9:1
Potencia máxima	166 CV (122 kW) a 3.400 rpm
Par máximo	410 Nm (41,8 kgm) a 2.600 rpm
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total permanente. Bloqueo de diferenciales central y trasero
Cambio	Manual, de 6 velocidades
Embrague	Monodisco, en seco
Grupo (Reductora)	3,90:1/2,56:1
Rel. de cambio	I. 4,47; II. 2,19; III. 1,48; IV. 1,19; V. 1,00; VI. 0,79; MA. 3,92
CHASIS	
Tipo	Largueros y travesaños
Susp. delantera	Dobles triángulos superpuestos, muelles y amortiguadores
Susp. trasera	Eje rígido con 4 brazos, muelles y amortiguadores
DIRECCIÓN	
Tipo	Cremallera y piñón
Diámetro de giro	11,4 metros
FRENOS	
Delante/Deposito	Discos ventilados/discos
Ayudas	ABS, EBD y BA
DIMENSIONES Y PESOS	
Largo/ancho/alto	4.850/1.880/1.890 mm
Batalla	2.790 mm
Vía del./tras.	1.575/1.575 mm
Peso	2.080 kg
Deposito	87 litros
Maletero	835-1.577 litros
RUEDAS	
Llantas	Acero, de 7,5x17"
Neumáticos	245/65 R17 (tipo AT)

HOJA DE TALLER

TOYOTA LAND CRUISER KXR

EQUIPAMIENTO	
CONFORT Y LUJO	KXR
Aire acondicionado	Sí
Asientos eléct./calefactados	No/No
Ayuda al aparcamiento	No
Calefacción reforzada	Sí
Derivabrisas ventanillas delanteras	Sí
Elevavinas eléct. del./tras.	Sí/Sí
Equipo audio CD/cargador	No/No
Llantas de aleación/acero	No/Sí
Pintura metalizada	430 €
Retrovisores eléctricos	Sí
Tapicería de cuero	No
Volante de cuero	No
FUNCIONAL	
Aletines adicionales	Sí
Amortig. comp. y muelles +4 cm	Sí
Alternador y arranque mejorados	Sí
Barras portaequipajes	No
Cabrestante	Sí
Diferencial central/tras. bloqueable	Sí/Sí
Doble batería 105 A	Sí
Estribos laterales para Hi-Lift	Sí
Faros antiniebla/largo alcance	Sí
Navegador GPS	No
Neumáticos AT	Sí
Snorkel	Sí
Rueda de repuesto completa	Sí
Toma de corriente de 12V	Sí
SEGURIDAD	
ABS+EBD+BA	Sí
Airbags frontales	Sí
Airbags laterales	Sí
Airbags cortina	No
Alarma/inmovilizador	Sí/Sí
Control de estabilidad	No
Control de tracción	No

PRESTACIONES	
Velocidad máxima (km/h)	175
0 a 100 km/h (estimado)	11,5 seg.
Valoración	7,5

CONSUMO	
Medio (100 km)	9,1 l.
Autonomía (km)	956
Valoración	7,8

VALORACIÓN	
Carrocería	7,0
Habitáculo	7,0
Motor	8,5
Transmisión	8,5
Suspensiones	8,0
En pista	7,8
En campo	7,1
Valoración final	7,4

>Suspensiones 8 pts.

Los amortiguadores Proflex son regulables delante y detrás. La tensión de los muelles delanteros también es regulable, y lo menos afortunado es la mala disposición de los amortiguadores traseros, situados por delante del eje y expuestos a todo tipo de golpes. Para las durísimas condiciones de carga en que nos movemos, los muelles se mostraron blandos, especialmente en el castigado tren trasero.



La doble batería (de serie en los KXR) fue imprescindible para asegurarnos que el motor de arranque haría su trabajo tras una dura jornada de cabrestante y luces auxiliares.

BANCO DE POTENCIA

En esta ocasión no hemos tenido la oportunidad de someter al KXR al veredicto del banco de potencia, pero sí a otras unidades del Land Cruiser con idéntica evolución del motor D-4D.

POTENCIA MÁXIMA:
169,4 CV a 3.308 rpm

PAR MÁXIMO:
403,3 Nm a 2.707 rpm

A falta de comprobar en banco la influencia del snorkel, el rendimiento de los D-4D en nuestro banco ha sido siempre muy satisfactorio.

Datos obtenidos con DEMAC

Toyota Land Cruiser D-4D

COTAS	
KXR	
ANGULO DE ATAQUE	32° 4 pts.
ANGULO DE SALIDA	27° 3 pts.
ANGULO VENTRAL	160° 3,5 pts.
PROFUNDIDAD DE VADEO	70 cm 7 pts.
ALTURA LIBRE	22 cm 5,5 pts.
RECORRIDO SUSP. DELANT.	50 cm 8,5 pts.
RECORRIDO SUSP. TRASERA	55 cm 9 pts.