

Toyota Land Cruiser

BJ40 Sabor añejo

Los de la Serie 40 son seguramente los Land Cruiser más míticos y, ahora, considerados un objeto de culto a causa de su escasa difusión en el mercado español peninsular.

Texto y fotos: **Carlos Ramírez**

Cuando Antonio Mendes adquirió este BJ, el vehículo tenía ya 15 años y de eso hace ya otros tantos. En total 30 años que tan sólo han pasado factura en algunos elementos como las ruedas o juntas de goma del vehículo.

Sobre un clásico chasis de escalera procedente de un camión ligero, Toyota armó un todoterreno siguiendo las pautas de los legendarios Jeep americanos.

Los ejes rígidos, de una robustez excepcional, están guiados por ballestas muy flexibles. Actualmente, estos elementos han perdido flecha, limitando los recorridos, pero a cambio ofrecen un comportamiento

más suave, mientras que los amortiguadores hace ya muchos kilómetros que dieron todas sus posibilidades de trabajo.

Mención especial merecen las llantas originales de aros desmontables, aunque éstas han dado paso a unas más modernas y convencionales, si bien todavía se conserva una como rueda de recambio.

La carrocería es totalmente desmontable y se conserva en un estado extraordinario, tan sólo las juntas de goma necesitan un cambio, agrietadas y cuarteadas por el paso del tiempo.

El interior es muy espartano, con unos asientos en material plástico



A pesar de la veteranía de su diseño, el BJ40 dispone de una considerable superficie acristalada.



El aro exterior de la llanta original es desmontable

que invitan a sudar y que llevan mal el paso del tiempo. En contrapartida, el tablero de mandos se encuentra en perfecto estado.

El acceso a la parte posterior implica abrir previamente el soporte de la rueda de recambio. La capacidad de carga es muy buena, aunque si debemos llevar pasajeros, la posición longitudinal de los asientos y el escaso espacio disponible hará que no olvidemos el trayecto por corto que éste sea. Delante, contamos con un espacio más que suficiente; eso sí, siempre que sólo ocupemos dos de las tres plazas disponibles.

La transmisión ofrece la posibilidad de rodar en 4x2 para asfalto con liberadores manuales en el eje delantero o 4x4 con y sin reductora, para firmes deslizantes. Sorprende la capacidad de tracción para circu-

lar por el campo: lento, pero seguro. Cuanto peor es el camino o las zonas por don-



HISTORIA

Inspirado en el mítico Jeep, Toyota desarrolló, a partir de un chasis de camioneta, su primer todoterreno; corría el año 1951 y lo denominó BJ. Cuatro años después, nació el Land Cruiser con la Serie 20. En 1960 comenzó la fabricación de la Serie 40, primero dotada solamente con propulsores de gasolina para, a partir de 1974, equipar mecánicas de gasóleo. Este modelo se mantuvo en producción hasta 1984, cuando fue reemplazado por la Serie 70, el cual continúa fabricándose, aunque con algunas actualizaciones.

Los Toyota empezaron a importarse oficialmente a la Península Ibérica en 1984, mientras que a las Islas Canarias llegaron diez años antes, por eso muchos proceden de este archipiélago.



El puesto de conducción nos permite retrotraernos a épocas pasadas. Obsérvese el considerable diámetro del volante y lo espartano del salpicadero.



La parte delantera cuenta con tres plazas, pero de ergonomía más que justa.



La palanca de cambio, muy inclinada, dispone de largos recorridos y un tacto muy metálico.

¿Quieres que tu TT consuma menos?

¿Quieres conocer la potencia real de tu TT?

¿Quieres adelantar de forma más segura?

¿Quieres saber cómo evitar que te roben el coche?

¿Quieres comprar el antirrobar más eficaz?

EN DEMAC TENEMOS LAS RESPUESTAS:

Llamo al tel.: 902 363 859
Fax: 91 633 06 66

Por ser lector de TodoTerreno, tendrás un trato especial





La dirección es muy lenta debido a la ausencia de dispositivos de ayuda.



La suspensión por ballestas y los robustos ejes rígidos son parte de la fortaleza del vehículo.



El freno de mano de tambor a la salida de la transmisión sigue el esquema de los todoterreno clásicos del siglo pasado.

Disponer de un vehículo como éste es una concesión al romanticismo

de nos movemos, mejor para el BJ: siempre al mismo ritmo, pero nada de detenerse.

La dirección es un elemento que requiere un periodo de adaptación por su dureza y lentitud. Hay que adecuarse a sus po-

rio, solamente conseguiremos agotarnos en el intento.

Con los frenos pasa algo parecido: el vehículo frena, pero sus tambores no pueden competir con los discos actuales y ofrecen un tacto y un comportamiento que requieren un tiempo para amoldarse a su propulsor. Este último es poco menos que una joya mecánica. Sus 3.432 cm³ ofrecen una respuesta rápida para tratarse de un diésel atmosférico... con 30 años encima. A diferencia de los Land Rover o Jeep diésel, Toyota jugó la baza de una cilindrada alta, estrategia que le permitió gozar de una clara posición de ventaja en cuanto a prestaciones se refiere.

El comportamiento del motor es tipo tractor. La cilindrada elevada le permite ofrecer desde abajo una buena respuesta, que va decayendo lentamente (pidiendo a gritos un turbo) a medida que gana revoluciones. En cualquier caso, los 90

CV de este propulsor son suficientes para rodar por asfalto de forma digna y óptima en campo.

La caja de cambios, de cuatro relaciones, ofrece un tacto muy metálico que, en conjunto con el propulsor, dota de un encanto especial a este singular vehículo.

Con la reductora engranada y gracias a unos desarrollos muy cortos, el Toyota se desenvuelve de forma extraordinaria por campo.

En el interior se disfruta de un ambiente diferente: cristales planos, toda la chapa al descubierto, ventilación mediante trampillas y una ergonomía más que escasa. Un conjunto de circunstancias que marcan el carisma de este veterano e incombustible 4x4.

Disponer de uno de estos clásicos todoterreno supone un ejercicio de romanticismo y casi de coleccionismo, dada su escasa difusión en el mercado peninsular (en Canarias sí es más común). Así que si tu bolsillo te lo permite, ya que no es un vehículo económico, busca uno de estos clásicos y, si su propietario es tan insensato como para deshacerse de él, aprovecha la ocasión.

TOYOTA LAND CRUISER BJ40

MOTOR

Tipo	Diésel, 4 cil. en línea
Cilindrada	3.432 cm ³ (102x105 mm)
Alimentación	Inyección indirecta
Distribución	2 válvulas por cilindro
Potencia máx.	122,4 kW (90 CV) a 3.500 rpm
Par máximo	215,6 Nm (22 kgm) a 2.200 rpm

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera con eje delantero conectable y reductora
Cambio	Manual, cinco velocidades

SUSPENSIÓN

Del./Tras.	Eje rígido con ballestas
------------	--------------------------

FRENOS

Del./Tras.	Discos macizos/tambores
------------	-------------------------

DIMENSIONES Y PESOS

Largo/ancho/alto	4.015/1.665/1.945 mm
Batalla	2.285 mm
Vía del./tras.	1.415/1.400 mm
Peso/P.M.A.	1.735 kg/2.340 kg
Depósito	85 litros

RUEDAS

Llantas	6x16"
Neumáticos	205 R16

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Velocidad máx.	140 km/h
Consumo medio	13,3 l/100 km

COTAS

Ángulo ataque	Ángulo salida	Ángulo ventral	Profund. vadeo	Altura libre	Recorrido susp. del.	Recorrido susp. tras.
41°	35°	152°	50 cm	19,5 cm	43 cm	46 cm

SU PRECIO EN EL MERCADO

L. Cruiser BJ40 (1978/>200.000 km)	7.500 €
L. Cruiser BJ40 (1976/100.000 km)	5.000 €
L. Cruiser BJ40 (1982/>200.000 km)	6.800 €

MEJORAS TT

Ruedas MT y un winch

El Land Cruiser BJ40 es un vehículo diseñado para rodar en el medio rural. Los caminos y senderos son su hábitat natural, por tanto, no necesita grandes obras para desenvolverse por campo con agilidad. Bastará con unas ruedas tipo MT y un cabrestante para disfrutar durante kilómetros y kilómetros con tan sólo salir al asfalto para repostar. Nuestros mayores esfuerzos deben concentrarse en un mantenimiento escrupuloso, tratando de evitar averías que impliquen tener que localizar recambios que requieren un plazo de entrega demasiado largo debido a la longevidad mecánica y la escasez de stock de post-venta en nuestro mercado.

sibilidades y no pretender manejar el volante con rapidez. De lo contra-



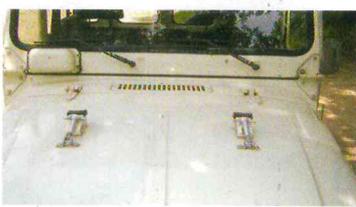
La parte posterior puede acomodar cuatro pasajeros, renunciando al espacio de carga.



Los parachoques están realizados bajo el concepto de la mínima expresión. Especialmente las "omegas" de la parte posterior.



El cortavientos trasero es la única concesión al confort para los sufridos pasajeros de atrás.



La carrocería de la Serie 40 es totalmente desmontable, prueba de ello son los anclajes que permiten fijar el parabrisas sobre el capó.



La bomba de inyección en línea otorga una presión cinco veces inferior a los modernos sistemas common rail.



El propulsor, con 95 CV, destacaba en su época por su elevada potencia y buena respuesta desde bajo régimen.

www.soldadurascarmona.com



TORREJÓN DE ARDOZ
C/ SAUCE, 6D Y 6E
91.675 18 92

MADRID
C/ TENERIFE, 5
C/ ARANJUEZ, 7



SOLDADURAS CARMONA

FABRICACIÓN DE ACCESORIOS PREPARACIONES ESPECIALES SOLDADURAS ESPECIALES

OFF ROAD:

DEFENSAS DELANTERAS, DE PILOTOS, BAGAS, PLANCHAS, TALONERAS PARA ELEVAR CON GATO, SOPORTE DE CABRESTANTE Y SNORKELS, BAGAS AFRICANAS.

COMPETICIÓN:

PREPARACIONES RAIDS, ARCOS DE SEGURIDAD, BAQUETS, PROTECTORES DE CÁRTER DE ACERO O DURALUMINIO, DOBLE AMORTIGUADOR, REDISEÑO DE SUSPENSIONES, REFUERZOS DE CHASIS, KITS DE DOBLE SUSPENSIÓN PARA TODOS LOS MODELOS, TRANSFORMACIONES ESPECIALES.

VENTA Y MONTAJE DE ACCESORIOS

REPARACIÓN DISCOS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO.