

# TOYOTA LAND CRUISER HJ61

**EL TT MÁS ROBUSTO** ● Año 1989 ● 4.000 euros

*El tiempo no perdona, y el que en su día fue el vehículo no comercial equipado con el motor diésel de inyección directa más potente, hoy se ve superado por cualquier nuevo modelo. Sin embargo, quien tuvo retuvo. La serie HJ es considerada por muchos como el producto más robusto y fiable de Toyota.* Texto C. Ramírez/Redacción TT Fotos C. R.

**S**u construcción obedece al más clásico de los patrones TT: un sólido chasis de largueros que soporta una amplia carrocería. Desde luego, la ergonomía no es su punto fuerte, pero lujos no le falta ninguno: aire acondicionado, elevalunas eléctricos, dirección asistida, radio, cinturones de seguridad enrollables y cambio de cinco velocidades; no hay que olvidar que estamos ante un vehículo que ronda los 30 años.

La conducción es cómoda y su dirección nos hace olvidar su imponente tamaño, sobredimensionado por el cabrestante mecánico, alimentado mediante una toma de fuerza acoplada a la transmisión.

La transmisión destaca por su robustez, y tan solo la reductora suele dar problemas (más concretamente, sus rodamientos), punto que conviene controlar para evitar males mayores. El cambio mantiene un tacto extraordinario, con un guiado ejemplar y bien escalonado para hacer brillar el propulsor. Este incorpora inyección directa, a la cual hay que atribuir su buena respuesta en baja y sus contenidos consumos, entre 12 y 14 litros. Sin embargo, es el turbo el que ha hecho de este motor todo un mito, que años más tarde dio lugar al 4.2 del HJ80, icono de los aficionados al 4x4.

Fuera del asfalto, sus ejes, robustos donde los haya, son sin duda su mejor carta de presentación. Por su parte, la suspensión mediante cuatro ballestas semielípticas combina de forma notoria confort, tracción y guiado para tratarse de dicho sistema. Sin embargo, en uso intenso fuera del asfalto, es recomendable añadir una segunda hoja maestra o incorporar un kit de ballestas reforzado. También es factible el montaje de "balonas" neumáticas, que nos ofrecerán capacidad de carga adicional cuando la necesitemos, nos ayudarán a elevar el vehículo y no nos penalizarán en circunstancias normales.

Los frenos de disco ventilados delanteros y tambores traseros detienen sin problemas las dos toneladas y media que puede llegar a pesar cargado. Hay que destacar la capacidad de carga; su tamaño permite alojar a toda la familia con un magnífico maletero. También es reseñable su autonomía, gracias a un depósito de 90 litros.

Si te gustan los todoterrenos clásicos, este es probablemente el mejor. Cuidado y puesto a punto, está a la altura de cualquier TT actual, tanto en asfalto como fuera de él. Si te interesa, no será fácil encontrar quien te venda uno, y restaurarlo supone un montante de dinero adicional. Ahora bien, el producto lo vale.

## CRONOLOGÍA

**1967**

Toyota inicia la comercialización de la serie FJ50. Es el nacimiento del concepto Station Wagon.

**1980**

Manteniendo el concepto anterior, el FJ50 deja paso a un totalmente nuevo FJ60, con un propulsor de gasolina.

**1981**

La introducción de una mecánica diésel atmosférica de inyección indirecta de 4,0 litros dio lugar al HJ60.

**1986**

El bloque de 3.980 cm<sup>3</sup> recibe una culata de inyección directa y un turbocompresor, dando paso a la serie HJ61.

**1989**

La serie 60 deja de fabricarse.



## TE ACONSEJAMOS

### Mejoras en campo

■ El HJ61 es un producto de los de antes y no necesita nada para brillar en el campo. Un aspecto a mejorar es el tamaño de las ruedas originales (205/80-16), muy pequeñas para sus posibilidades fuera del asfalto. En este sentido, unas 235/80-16 le sentarán de maravilla, o tal vez unas más clásicas 7,5x16. Si además queremos explorar sus límites, un bloqueo de diferencial trasero le sentaría de maravilla, si bien hay unidades que lo llevan de serie.



### Ficha técnica

#### MOTOR

<b>Tipo</b>	Diésel, 6 cil. en línea
<b>Cilindrada</b>	3.980 cm <sup>3</sup>
<b>Diámetro x carrera</b>	91 x 102 mm
<b>Alimentación</b>	Inyección directa y turbocompresor
<b>Distribución</b>	2 válvulas por cilindro
<b>Compresión</b>	18,6:1
<b>Potencia máx.</b>	136 CV a 3.500 r.p.m.
<b>Par máximo</b>	313 Nm a 1.800 r.p.m.

#### TRANSMISIÓN

<b>Tracción</b>	Trasera permanente, reductora y conexión del tren delantero.
<b>Cambio</b>	Man., 5 velocidades

#### SUSPENSIÓN

<b>Delantera/trasera</b>	Eje rígido, ballestas y amortiguadores (del. y detrás).
--------------------------	---

#### FRENOS

<b>Delanteros/traseros</b>	Discos/tambores
----------------------------	-----------------

#### DIMENSIONES Y PESOS

<b>Largo/anch./alto</b>	4.995/1.880/1.795 mm
<b>Batalla</b>	2.730 mm
<b>Vía del./trasera</b>	1.515/1.500 mm
<b>Peso (M.O.M.)</b>	2.160 kg
<b>Depósito</b>	90 litros

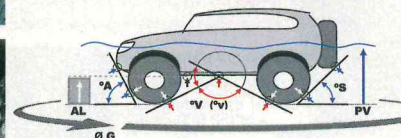
#### RUEDAS

<b>Llantas</b>	Acero, 15 o 16"
<b>Neumáticos</b>	10 x 15 o 205/80-16

#### PRESTACIONES Y CONSUMO

<b>Vel. máx.</b>	162 km/h
<b>Consumo</b>	10,8 l/100 km (aprox.)

#### COTAS ESTIMADAS

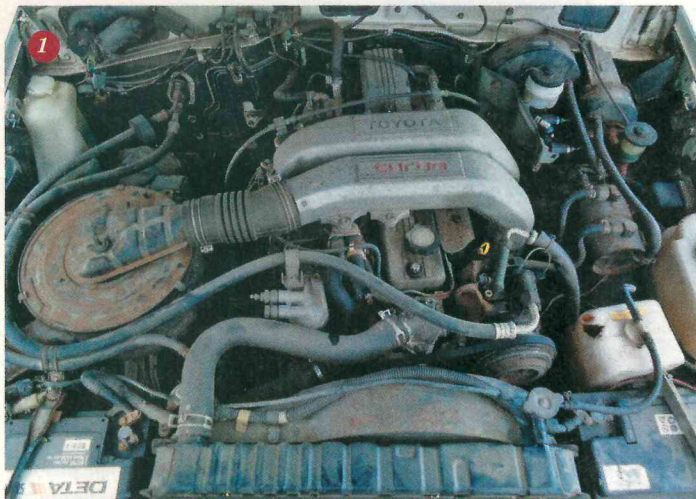


<b>AL - ALTURA LIBRE</b>	19 cm
<b>°A - ÁNGULO DE ATAQUE</b>	42°
<b>°V (°v) - ÁNGULO VENTRAL</b>	21° (159°)
<b>°S - ÁNGULO DE SALIDA</b>	24°
<b>PV - PROFUNDIDAD DE VADEO</b>	75 cm

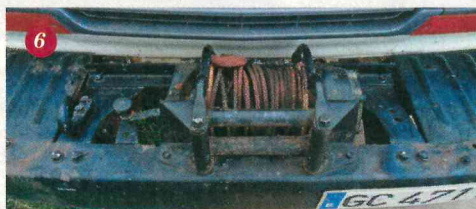
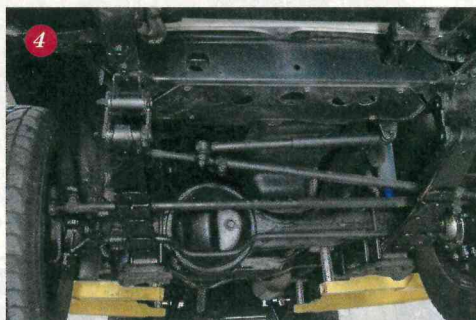
#### CUÁNTO CUESTA ARREGLARLO

■ Discos de freno delanteros (2)	52 €
■ Pinza de freno delantera	170 €
■ Amortiguadores delanteros (2)	100 €
■ Turbocompresor	2.384 €
■ Bujía de precalentamiento	14 €
■ Motor de arranque	312 €
■ Alternador	599 €

Fuente: Oscar.es. Precios mínimos con IVA (redondeados).



El motor (1) es muy fiable y tiene suficiente fuerza. La capacidad interior (2) es otra de sus virtudes. Aparte de las habituales palancas del cambio y la caja trásfer, contamos con una tercera palanca con dos gatillos que permite conectar la toma de fuerza que mueve el cabrestante (3) y un interruptor para conectar las largas y la tracción total (5). Bastidor, ejes, transmisiones y ballestas ofrecen una robustez a toda prueba (4).



El cabrestante mecánico de nuestra unidad necesitaba una completa restauración (6). En el completo cuadro de mandos encontramos detalles en desuso, como el bloqueo de la llave del contacto (7).

