



TOYOTA LAND CRUISER 250

INTENTO FALLIDO ● Año 1990 ● 4.000 euros

Este vehículo japonés, ideado en España y ensamblado en Portugal con un motor Diesel italiano, surgió ante las restricciones a las importaciones de Japón a Europa. Su motor no dio la fiabilidad esperada, pero el conjunto en sí puede resultar interesante. Texto y Fotos C. Ramírez

Derivado del BJ73 japonés, el Land Cruiser 250 estuvo a la venta en algunos países europeos entre 1988 y 1993. Contaba con un motor Diesel fabricado en Italia por VM como principal peculiaridad, mientras que el ensamblaje del vehículo se efectuaba en las instalaciones portuguesas de Salvador Caetano.

Destaca este vehículo por la robustez de su configuración. Su chasis y carrocería son poco menos que eternos. Prueba de ellos es la ausencia de ruidos de ensamblaje en una unidad muy castigada como la que hemos probado. No hay que olvidar, además, que se trata de un vehículo con techo de fibra y cuyo parabrisas puede ser desmontado.

Los ejes y la transmisión son uno de los puntos fuertes. Los kilómetros y el paso del tiempo no dejan huella en esta parte de la mecánica, que, con un mantenimiento básico, nos

durará toda la vida o, al menos, los primeros 300.000 kilómetros que recorramos. Desgraciadamente, no podemos decir lo mismo del propulsor, que nunca estuvo a la altura del resto del vehículo y, de hecho, fue el causante de su retirada de los mercados, por más que el fabricante introdujo en su vano motor una versión mejorada a partir de 1991. Se trataba de un motor ágil y potente para su época, pero con una elevada fragilidad, especialmente en cada una de las culatas independientes por cilindro que llevaba. Su consumo arrancaba en 10 u 11 litros, y de aquí hacia arriba en función del ritmo.

Su conducción es cómoda, máxime si tenemos en cuenta el año de su diseño. Generoso en el tema de visibilidad, bien de frenos, suficientemente amplio para cinco pasajeros y con un buen maletero, esta versión del BJ73

encaja a la perfección para tareas agrícolas, laborales y de ocio, con la particularidad de la sencillez de su mecánica y la facilidad de encontrar recambios en todo el mundo; exceptuando el motor.

Como todoterreno clásico es una magnífica opción porque su precio, dada la reputación de su propulsor, es bajo y sus posibilidades muchas, siempre que tratemos el motor con mucho cariño o lo cambiemos por otro más fiable.

Si quieres conocer la historia de los Land Cruiser 250 de forma más detallada, te recomendamos que "rescates" el pasado número 169 de *Fórmula TodoTerreno*, donde te mostrábamos una preparación de este modelo, con cambio de motor incluido. Asimismo, en el número 186 repasábamos todos los motores diésel montados por las diferentes generaciones de Toyota Land Cruiser.

1951
El prototipo del BJ se presenta en enero de 1951.

1953
Comienza la producción del BJ.

1954
Nace el nombre Land Cruiser.

1984
Se introduce la serie 70.

1988
Los primeros Land Cruiser 250 TD llegaron a nuestro país a finales de año.

1991
El motor fue sustituido por un cuatro cilindros del mismo fabricante, con prestaciones mejoradas gracias a sus 115 CV.



La tapicería de nuestra unidad muestra un aspecto desaseado, pero se encuentra en buen estado, pese a tener más de un cuarto de siglo y 250.000 kilómetros a cuestas. Aunque el parabrisas es abatible y el techo desmontable, no se observan ruidos de desajustes a bordo.



Todos los mandos son robustos y funcionales, y los distintos elementos del salpicadero están fijados mediante tornillos en lugar de clips. El arco trasero protege a los ocupantes en caso de vuelco.



Antes de comprarlo o de pagar de más, fíjate en que el motor esté en buen estado y en que las transmisiones no presenten fugas. Plantéate revisar y cambiar todas las rótulas, los amortiguadores, las ballestas, etc.



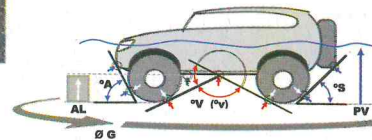
MEJORAS EN CAMPO

■ Este vehículo nació para rodar por pistas y caminos. Su fiabilidad estructural y mecánica original resultan extraordinarias; todo un referente en la materia. Con unos buenos neumáticos de campo y un bloqueo de diferencial trasero (y central, si la unidad a comprar no lo lleva), tendremos suficiente para disfrutar fuera del asfalto.



FICHA TÉCNICA

| MOTOR | |
|------------------------|--|
| Tipo | Diésel, 4 cil. en línea |
| Cilindrada | 2.499 cm ³ |
| Alimentación | Inyección indirecta y turbocompresor |
| Potencia máx. | 114 CV a 4.200 r.p.m. |
| Par máximo | 258 Nm a 2.500 r.p.m. |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Trasera permanente, tren delantero conectable, bloqueo central y reductora |
| Cambio | Manual, 5 vel. |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera/trasera | Eje rígido, ballestas, amortiguadores y barra estabilizadora. / Eje rígido, ballestas y amortiguadores |
| FRENOS | |
| Delanteros/traseros | Discos/tambores |
| DIMENSIONES Y PESOS | |
| Largo/ancho/alto | 4.350 / 1.690 / 1.955 mm |
| Peso (M.O.M.) | 2.085 kg |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 215/80-16 |
| PRESTACIONES Y CONSUMO | |
| Vel. máx. | 160 km/h (aprox.) |
| Consumo | 11 l/100 km (aprox.) |
| COTAS ESTIMADAS | |



| | |
|---------------------------|------------|
| AL - ALTURA LIBRE | 23 cm |
| A - ÁNGULO DE ATAQUE | 50° |
| V - ÁNGULO VENTRAL | 30° (150°) |
| S - ÁNGULO DE SALIDA | 45° |
| PV - PROFUNDIDAD DE VADEO | 70 cm |

CUÁNTO CUESTA ARREGLARLO

| | |
|---------------------------------|-------|
| ■ Bomba de agua | 104 € |
| ■ 4 bujías de pre-calentamiento | 56 € |
| ■ Correa trapezoidal | 15 € |
| ■ Kit de embrague | 145 € |
| ■ Filtro de combustible | 44 € |
| ■ 2 discos de freno | 58 € |
| ■ Pastillas de freno delanteras | 37 € |

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