

TOYOTA LAND CRUISER LJ77

UN CLÁSICO POLIVALENTE Y DURO ● Año 1991 ● 6.000 euros

Chasis independiente, ejes rígidos y una carrocería de gran capacidad caracterizan a este vehículo de corte clásico dentro de los 4x4 todoterreno. No hay muchas unidades y suelen estar castigadas, pero es un TT para toda la vida. Texto y Fotos C. Ramírez

La sencillez mecánica predomina por encima de todo. Poca electrónica y mucho "hierro" son las cartas de presentación de este vehículo perfectamente adaptado al mundo rural, las pistas y los caminos.

El interior ofrece lo justo para viajar y, a cambio, no nos reprochará que nos subamos con las botas llenas de barro. Destaca su capacidad de carga, que sin los asientos posteriores le permite convertirse en una pequeña furgoneta.

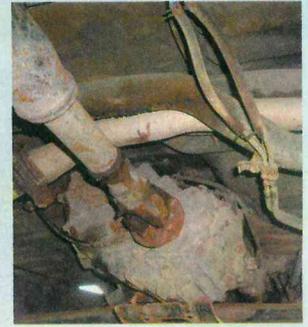
Sus ejes rígidos le facultan para enfrentarse a los terrenos más duros y rotos, con un notable nivel de tracción, gracias a la incorporación de muelles helicoidales en la suspensión. En carretera, el guiado de los ejes es más que suficiente, a tenor de las discretas prestaciones del propulsor.

En esta línea, los frenos y la dirección están a la altura de las circunstancias y el vehículo se muestra homogéneo y polivalente. Y es que, mecánicamente hablando, es un producto fiable y robusto, que hace frente al paso del tiempo y los kilómetros dignamente.

Sin embargo, no todo es tan bonito como parece, y su propulsor, aun siendo interesante en cuanto a rendimiento específico para la época de su diseño, no es la motorización más adecuada para las posibilidades de esta carrocería, que pide a gritos un propulsor de más cilindrada, par y potencia.

Aun así, se muestra voluntarioso y, sin salir de un uso rural, cumple sobradamente. El problema surge cuando hablamos de explotar las capacidades todoterreno que sin duda dispone el resto del vehículo. A favor, cuenta con un consumo razonable de 10 u 11 litros a un ritmo rural, que es al fin y al cabo para lo que fue diseñado.

Hoy día, 25 años después, el mercado de los auténticos todoterrenos está dominado por los pick up, dejando a este veterano en un magnífico lugar para disponer de vehículo todoterreno y familiar, que admite un uso tranquilo para ir de pesca o la preparación más radical que podamos imaginar. El problema es conseguir uno en buen estado. Además, hay que asumir que el precio difícilmente bajará de los 5.000 euros, independientemente de su estado.



Posibles fugas en la transmisión no deben asustarnos. Podemos repararlas fácilmente. Si deberemos ser cautelosos si el vehículo tiene un elevado kilometraje, ya que el reemplazo de piezas por desgaste puede resultar antieconómico.

CRONOLOGÍA

1933

Nace Toyota Motor Corporation.

1959

Toyota fabrica un camión ligero y duro apodado BJ.

1953

Se incorpora una versión civil con el nombre Land Cruiser.

1974

Comienza la era diésel.

1984

Se introduce la serie 70.

1990

Se renueva la serie 70 y se inicia la venta del propulsor 2L-T.





Sencillo pero robusto, el habitáculo aguanta dignamente el paso del tiempo. Después de 25 años y 356.000 kilómetros, todos los mandos funcionan como el primer día y ni la tapicería ni la moqueta presentan signos de desgaste. La tercera fila está homologada para tres ocupantes.



Por bien cuidado que esté el vehículo, con más de 300.000 kilómetros, el motor y la transmisión pronto darán problemas, si no lo han hecho ya.



Ficha técnica

MOTOR

Tipo	Diésel, 4 cil. en línea
Cilindrada	2.446 cm ³
Alimentación	Inyección indirecta y turbocompresor
Potencia máx.	96 CV
Par máximo	188 Nm a 2.200 rpm

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera permanente, conexión manual del tren delantero y reductora
Cambio	Manual, 5 velocidades

SUSPENSIÓN

Delantera/trasera	Eje rígido con muelles y amortiguadores.
--------------------------	--

FRENOS

Delanteros/traseros	Discos macizos/tambores
----------------------------	-------------------------

DIMENSIONES Y PESOS

Largo/anch./alto	4.995/1.870/2.070 mm
Peso (M.O.M.)	2.000 kg (estimado)

RUEDAS

Neumáticos	245/75-16
-------------------	-----------

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. máx.	160 km/h (estimado)
Consumo	12 l/100 km (estimado)

COTAS ESTIMADAS



CUÁNTO CUESTA ARREGLARLO

■ Bomba de agua	29 €
■ Turbocompresor	2.372 €
■ Soporte de motor	53 €
■ Bomba de aceite	32 €
■ Alternador	180 €
■ Motor de arranque	325 €
■ Kit de embrague	112 €

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

MEJORAS EN CAMPO

■ Se trata de un vehículo nacido para desenvolverse en el ámbito rural; por tanto, no plantea ningún problema a la hora de abandonar el asfalto. Ahora bien, un intercooler le sentaría muy bien para mejorar la repuesta de su propulsor, que está muy por debajo de las posibilidades del resto del vehículo. Unas ruedas AT o MT 235/85-16 y unos amortiguadores más firmes permitirían explotar al máximo las prestaciones de este interesante vehículo, que, por otra parte, sería formidable con un bloqueo del diferencial trasero. Con este vehículo nacido para el campo, podemos seguir y seguir hasta crear un auténtico tractor. ¿Por qué no un motor de tres litros o, mejor, un 4.0?

