

Historia pewnego KZJ-a

DLA MNIE HISTORIA Z KZJ-EM ZACZEŁA SIĘ W ROKU 1999. WTEDY WŁAŚNIE, PO KILKU LATACH JEŹDZENIA RANGE ROVEREM I KRÓTKIM EPIZODZIE Z DAIHATSU FEROŻĄ, WPADŁEM NA POMYSŁ KUPIENIA TOYOTY LAND CRUISER KZJ 70. TERAZ, PO ŁADNYCH PARU LATACH WIEM, ŻE BYŁ TO DOBRY WYBÓR. CHOĆ NIE UKRYWAM, ŻE TO AUTO NIE BYŁO NA POCZĄTKU LISTY PREFEROWANYCH PRZEZE MNIE SAMOCHODÓW, KTÓREJ PRZEWODZIŁ LAND ROVER. LISTA POTENCJALNYCH AUT NIE BYŁA DŁUGA, BO I NA ŚWIECIE NIE MA I WTEDY NIE BYŁO ZBYT DUŻO PRAWDZIWIE TERENOWYCH SAMOCHODÓW. TAKICH, KTÓRE JEDNOCZEŚNIE NADAWAŁY SIĘ DO TEGO, BY PRZEJECHAĆ NIMI DŁUŻSZY ODCINEK PO ASFALCIE I NIE BYĆ KOMPLETNIE WYMĘCZONYM ORAZ KTÓRE STANOWIĄ NIEZAWODNY ŚRODEK TRANSPORTU, NIEWYMAGAJĄCY SERWISU CO 200 KM.

Na liście takich aut były właściwie 3 propozycje: Land Rover Defender, Nissan Patrol i Toyota Land Cruiser. Nissan odpadł w przedbiegach, bo to ani ładne ani fajne auto – generalnie nie i już. W finale został Defender i Land Cruiser, ale to nie były wtedy auta łatwe do kupienia, zatem poszukiwania trochę trwały. Przez chwilę brałem także pod uwagę LR Discovery, ale to taki trochę autobus.

Spośród finalistów ewidentnie preferowanym rozwiązaniem był Defender, jednak nie było wtedy

na rynku żadnego egzemplarza, który byłby w odpowiednim stanie. Szukałem auta niezbyt starego, ale też nie całkiem nowego. Nagle, przez przypadek, znalazłem ogłoszenie informujące, że w Rzeszowie w komisie stoi Toyota Land Cruiser KZJ 70. Wtedy jeszcze nie była tak wiekowa, miała zaledwie 6 lat i całkiem przyzwoitą cenę. Pojechałem obejrzeć i po pierwszej jeździe próbnej wiedziałem, że to jest to, o co chodziło. Komfort i osiągi dużo lepsze niż u konkurentów z mojej listy, a silnik 3000TD to bardzo miłe rozwiązanie. Niestety, jak to zwykle

tekst i zdjęcia

TOMEK ŁUKASIK

WWW.DESERT-RACER.EU

bywa, atrakcyjna cena tego auta jeszcze się odbiła czkawką, ale o tym za chwilę.

Wkrótce po zakupie KZJ-a rozpoczął się niekończący się, trwający do dziś, proces jego przebudowy i dostosowywania do coraz to innych pomysłów.

Na początku, zgodnie ze wstępnym założeniem miała powstać wyprawówka na bazie Land Cruisera KZJ 70, którą można pojechać do Afryki. Po jakichś 6 miesiącach od zakupu auto miało potężny aluminiowy bagażnik dachowy z zaczepami na trapy, które miałem jeszcze z czasów wyprawy Range Roverem na Saharę, wyciągarkę Super Winch X 9 oraz kratę i osłonę drążków.

W trakcie przebudowy pojawiły się jednak pewne komplikacje. Okazało się, że ktoś „grzebał” w silniku tego auta, czego następstwa zaczęły się właśnie ujawniać. Najpierw rozsypała się turbina, a potem pękła głowica. Jak tylko udało się te awarie wstępnie usunąć, nieoczekiwanie okazało się, że jedziemy takim nieskończonym autem i to z nie do końca sprawną turbiną z pomocą humanitarną do Kosowa. Mimo, iż nie mieliśmy żadnej pewności, że uda się tę trasę bezawaryjnie pokonać, bez wahania podjęliśmy próbę. Udało się, Toyota sobie poradziła i przejechała całą trasę z konwojem humanitarnym wolno, ale bez ekscesów. Niestety, po powrocie do Polski okazało się, że silnik wydał ostatnie tchnienie i umarł. Konieczna była jego wymiana, a to był już niemały koszt (wtedy auto osiągnęło już cenę rynkową – a nawet

trochę wyższą), który spowodował pewne opóźnienia w dokończeniu przebudowy auta. Jednak od czasu wymiany silnika Toyota okazała się niezwykle niezawodna i solidna.

Kiedy już wszystko było zamontowane, okazało się, że auto jest tak ciężkie, że trzeba wymienić sprężyny, bo wyglądało jak niskopodwoziówka. Dobranie sprężyn nie było łatwe. Toyota LC KZJ 70 nie była wtedy popularnym samochodem w Polsce, więc i części do niej nie było za wiele. W efekcie, po dłuższym czasie auto było już w pełni gotowe, na przeszczepionych sprężynach od sam nie wiem czego i amortyzatorach Bilsteina. Ale świat nie może być zbyt prosty i kiedy auto było gotowe do wyprawy, z opóźnieniem o ok. 6 miesięcy, pojawiła się nieoczekiwana oferta zmiany pracy. I tak właśnie umarł pomysł z wyprawą do Afryki Wschodniej, przynajmniej na jakiś czas, bo przecież trudno zaczynać karierę w nowej firmie od wyprawy do Afryki. I tak zostałem z prawie idealną wyprawówką, ale bez wyprawy.

Jak się potem okazało, przez jakiś czas był to całkiem miły codzienny samochód, ale co chwilę ciągnęło mnie w teren. Coraz trudniej było utrzymać wymagany poziom czystości i połączyć codzienne używanie auta z częstymi uszkodzeniami powstającymi w terenie. Zatem dość szybko Toyota awansowała na weekendową zabawkę, co jednak nie oznaczało, że życie stało się łatwiejsze, bo teraz prawie każdy weekend spędzałem na jakichś wypadach terenowych, czasem na rajdach





typu „wertep”. Podczas jednego z takich wypadów udało mi się nawet utopić ją w rzece. Po jakimś czasie znudziło mi się takie zastosowanie mojej Toyoty i postanowiłem spróbować sił w jakimś większym rajdzie przeprawowym. Wtedy starty w rajdach długodystansowych wydawały się nierealne, choć prędkość zawsze mnie kręciła bardziej, niż taplanie się w błocie. No cóż, realniejsze wydawało się wystartowanie w rajdzie przeprawowym i tak postanowiłem uczynić.

No i się zaczęło. Teraz już na poważnie: przednia wyciągarka mechaniczna, osłony mostów, tylna wyciągarka elektryczna, opony

Simex, i kiedy auto było prawie gotowe pojawiły się kolejne komplikacje, znowu spowodowane życiem zawodowym. Tym razem dostałem propozycję wyjazdu do Szwajcarii.

Wyjechałem. Jednak sprowadzenie tam samochodu okazało się niełatwe. Auto musiało spełnić wszelkie szwajcarskie wymogi i normy, co nie było proste. Po pierwszej próbie okazało się, że wszelkie kanciaste elementy muszą być osłonięte atestowanymi osłonkami (nawet haki holownicze). Z przodu samochodu nie może być żadnych rur wokół świateł, ani żadnej

innej formy kraty, itd., itp.

Zatem krata została przerobiona tak, by składała się ze zderzaka oraz rur na specjalnie wymyślonych stopach i śrubach, które można demontować, wyciągarki zostały osłonięte i nastąpiło kolejne podejście do kontroli technicznej w Szwajcarii i kolejna wyspa. Tym razem zawieszenie. Sprężyny musiały być oryginalne bądź atestowane na szwajcarski rynek, konkretnie do tego modelu samochodu. Tu wybór okazał się bardzo ograniczony, bo mogłem wybrać między OME a OME, jako że jedynie firma OME atestowała sprężyny do KZJ-ta. Kupiłem więc sprężyny i amory OME i zrobiłem jeszcze jedno podejście – tym razem się udało.

Potem okazało się, że w Szwajcarii poza skrajnie restrykcyjnym prawem drogowym jest jeszcze jedna niedogodność. Off-road jest tutaj nielegalny. Możliwa jest jedynie zabawa w postaci małych triali w wyznaczonych kamieniołomach lub na innych zamkniętych terenach. Parę razy pojechałem na taki trial do Austrii, co dało mi możliwość zakwalifikowania się do Mistrzostw Europy w trialu samochodów terenowych. Wystartowałem jako pierwsza polska załoga i pierwsze auto z Polski. Jednak nie połknąłem tego bakcyła. Nie fascynuje mnie trial.

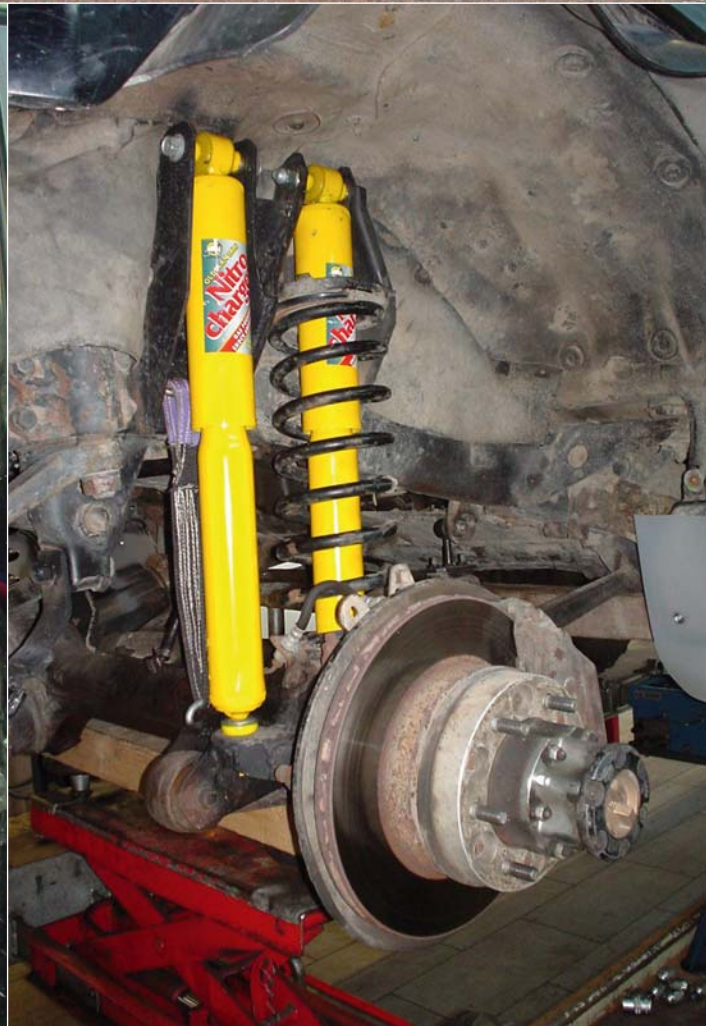


Zanim jednak wystartowałem w mistrzostwach trialowych, był rajd Berlin-Wrocław, który co nieco nadwerżył mój samochód. Zawieszenie OME, które całkiem dobrze się sprawowało przez pierwsze dni, nie wytrzymało całego rajdu, a nie mieliśmy nic na zmianę, więc do mety dojechaliśmy z amortyzatorami działającymi jak pompki do roweru. Generalnie podczas tego rajdu mieliśmy sporo pecha. Pierwszego dnia po prologu rozpadł nam się przedni most, potem przednia wyciągarka mechaniczna, a ten rajd bez wyciągarki jest nie do przejechania, potem jeszcze awaria układu chłodzenia, a na koniec wysiadło zawieszenie, ale meta była nasza. Rajd Berlin-Wrocław mimo wielu nieszczęść dał mi sporo doświadczenia i upewnił mnie w przekonaniu, że rajdy długodystansowe to jest to, o co mi chodzi.

Następnym krokiem w tym kierunku miała być pustynia i rajd El-Chott, jeden z największych i najdłuższych rajdów pustynnych, jakie są organizowane. Ktoś mógłby powiedzieć, że to porywanie się z motyką na słońce, żeby takim sprzętem, który ledwo przeżył Berlin-Wrocław, pojechać na El-Chott. Ja jednak postanowiłem wystartować w prawdziwym rajdzie pustynnym, gdzie nie tylko nauczę się, jak jeździć po piasku, ale także zobaczę, jak wyglądają realia poważnego rajdu, a nie pustynnej imprezki dla kilku bogatych Niemców. Wybór ten okazał się jak najbardziej słuszny, bo o rajdzie tym można powiedzieć wiele, ale na pewno nie to, że był mały lub nieprofesjonalny.

Do startu w tym rajdzie auto musiało przejść kolejną metamorfozę, ale tym razem błądziłem po omacku, bo nie miałem pojęcia, jak przygotować auto na rajd pustynny. Postarałem się nawiązać kontakt ze wszystkimi klubami off-roadowymi w Szwajcarii, by porozmawiać z ludźmi, którzy byli na rajdach pustynnych, oraz bezpośrednio z organizatorem rajdu. Wybrałem się też na targi off-roadowe do Bad Kissingen i wtedy okazało się, że każdy ma inny pomysł i inną strategię przygotowania auta. Najbardziej cenną kopalnią wiedzy oraz świetnym partnerem do przygotowania auta okazał się Grzegorz Baran, który kilka razy uczestniczył w Dakarze i sporo o tym rajdzie wiedział, ale przede wszystkim wiedział sporo o pustyni. I tak auto przeszło właśnie u Grzegorza kolejną poważną metamorfozę. Postanowiłem zrobić tylko te przeróbki, które były absolutnie konieczne, nie tylko ze względu na ograniczenia budżetowe, ale także ze względu na to, że sam nie wiedziałem,





czego chcę. Cel był taki, żeby pojechać na pierwszy rajd pustynny i tam się nauczyć, jak jeździć po pustyni, ale także dowiedzieć się, jak zbudować sobie auto na przyszłość. I tak z nowości pojawiła się klatka bezpieczeństwa wykonana zgodnie z zaleceniami FIA, zaczepy na zbiorniki paliwa i koła zapasowe, osłona zbiornika paliwa, zaczepy pod podwójne amortyzatory z ogranicznikami maksymalnego skoku zawieszenia, dodatkowa chłodnica oleju, pancerne przewody hamulcowe, wentylator elektryczny do chłodzenia wody i oleju oraz wlot do wentylacji kabiny. Potem jeszcze bardzo gruntowny przegląd, nowe osiem amortyzatorów, wiele drobnych małych podpatrzonych patentów, trapy – i na start. Walka była ciężka, przygód też nie mało, ale meta była nasza.

Auto sprawdziło się podczas rajdu całkiem dobrze i gdyby nie awaria tylnego mostu, to mógłbym nawet powiedzieć, że bardzo dobrze. Ponad 3000 km wyścigu po pustyni i 4. miejsce w klasie oraz 13. w generalce to całkiem niezły wynik. Po powrocie do domu trzeba było zacząć lizanie ran, a było ich trochę. Poza naprawami trzeba było pomyśleć nad tym, jak odciążać auto i jak spowodować, aby mosty nie wybuchały, a to jak na razie jest piętą achillesową KZJ-a.

Auto przeszło przegląd ogólny i długą serię napraw, wszystkie elementy uszkodzone i zużyte zostały wymienione. To była ta łatwa część, potem trzeba było wymyślić, jak uczynić je lżejszym i jak spowodować, by mosty wytrzymały cały rajd. Najpierw nastąpił demontaż wyciągarek i napędu wyciągarki mechanicznej, potem usunięte zostały wszelkie pozostałe elementy tapicerek, skuta została cała warstwa wygłuszająca z podłogi, wymienione fotele na bardzo lekkie fotele Futura firmy Bimarco. Aby dać szansę mostom, zmniejszyłem opony z 33x12.5 R15 na 31x10.5 R15.

Wszystkie te zmiany okazały się skuteczne. Meta rajdu El-Chott 2006 była nasza i to na całkiem niezłym miejscu. Blaszanego KZJ-a wyprzedziły tylko plastikowe ścigacze. Poza tym, że Toyota dojechała do mety, to muszę przyznać, że sprawowała się rewelacyjnie i przez cały rajd nie było ani jednej poważnej awarii. Oczywiście serwis miał co robić, ale obyło się bez katastrof.

To nie koniec przemian ani nie koniec historii tego KZJ-a. Właśnie trwa kolejna metamorfoza. Sam jeszcze nie wiem, jaki będzie tego finał, to zapewne okaże się dopiero przed kolejnym rajdem. A co dalej? Tego nie wie nikt. Więcej o aucie i jego historii na www.desert-racer.eu ■

Dane techniczne:

SILNIK

- Rzędowy czterocylindrowy 3 litrowy Turbo Diesel
- Moc ok. 120 KM
- Moment obrotowy 296 Nm

SKRZYNIA BIEGÓW

- Oryginalna 5-biegowa manualna z końcówką odbioru mocy do napędu wyciągarki

SKRZYNIA ROZDZIELCA

- Oryginalna

DYFERENCJAŁY

- Oryginalne o przełożeniu 4.3, z dodatkowymi mechanicznymi blokadami ARB

ZAWIESZENIA

- Sprężyny OME z podwójnymi amortyzatorami OME
- Osłony tylnych amortyzatorów

UKŁAD HAMULCOWY

- Przednie tarcze wentylowane z zaciskami czterotłoczkowymi
- Tylne bębny
- Przewody hamulcowe wzmocnione

NADWOZIE

- Oryginalne stalowe 3-drzwiowe

KOŁA I OPONY

- Felgi aluminiowe z podkładkami dystansowymi (+30 mm)
- Opony bezdętkowe Uragano MT firmy Wolf o rozmiarach 31'/10.5'/15'

WYMIARY

- Wysokość 190cm
- Długość 403cm
- Szerokość 168cm (bez lusterek)

POJEMNOŚĆ ZBIORNIKA PALIWA

- Ok. 80 litrów + dodatkowe 40 litrów

OSIĄGI

- Prędkość maksymalna na asfalcie ok. 150 km/h
- Przyspieszenie 0-100 jak gotycka katedra (to chyba najszybsza gotycka katedra świata)
- Współczynnik oporu powietrza CX zbliżony do idealnego fortepianu
- Spalanie ok. 15-17 l/100 km w warunkach drogowych i ok. 20-30 l/100 km w czasie rajdu



Wyposażenie dodatkowe

NA ZEWNĄTRZ:

- Mechaniczne blokady układów różnicowych ARB (przód i tył)
- Sprężyny OME
- Podwójne amortyzatory OME
- Osłony amortyzatorów tylnych
- Polibusze Super Pro
- Snorkel – wykonany samodzielnie
- Odpowietrzenia mostów i skrzyni biegów wprowadzone do komory silnika
- Osłony mostów
- Osłona zbiornika paliwa „Power B”
- Osłona drążków kierowniczych UP
- Chodnica oleju silnikowego
- Dodatkowy wentylator elektryczny chłodnicy silnika
- Zderzak przedni stalowy z zaczepami pod Hi-lifta
- Dodatkowe reflektory przednie, 6 sztuk
- Reflektor cofania
- Wzmocnione chlapacze powstrzymujące kamienie
- Wydmuchy gorącego powietrza z komory silnika

OPCJONALNE WYPOSAŻENIE DO PRZEPRAWY:

- Rura montowana do zderzaka, osłaniająca reflektory i chłodnice
- Wyciągarka przednia mechaniczna z liną stalową
- Wyciągarka tylna elektryczna Superwinch X9

W KABINIE:

- Klatka zgodna z zaleceniami FIA wykonana przez Power B
- Fotele Futura firmy Bimarco
- Wlot powietrza do wentylacji kabiny
- Wentylatory elektryczne dla kierowcy i pilota
- System do picia w czasie jazdy dla kierowcy
- Kompresor ARB ze zbiornikiem wyrównawczym powietrza umożliwiającym zmianę ciśnienia w kołach w zależności od podłoża
- Zaczepy na koła zapasowe
- Zaczepy na dodatkowe zbiorniki paliwa
- Trapy kewlarowe
- Pasy czteropunktowe
- Lampka Hella dla nawigatora umożliwiająca czytanie road booka w czasie odcinków nocnych
- Podpora pod nogi dla nawigatora
- Podwójna aluminiowa podłoga w kokpicie wraz z warstwą pianki termoizolacyjnej
- Dwie gaśnice
- Zestaw pierwszej pomocy
- Flary ratunkowe
- Zestaw do przetrwania nocy na pustyni
- Centralny wyłącznik instalacji elektrycznej obsługiwany z wnętrza kabiny i z zewnątrz
- Podnośnik Hi-lift
- Lekkie łopaty do piachu
- Awaryjne zbiorniki na wodę
- Dwa Terratipy 303, jeden z czujnikiem sygnału na linie prędkościomierza, a drugi z czujnikiem na wale napędowym
- GPS Garmin 5
- Kompas pokładowy Silva