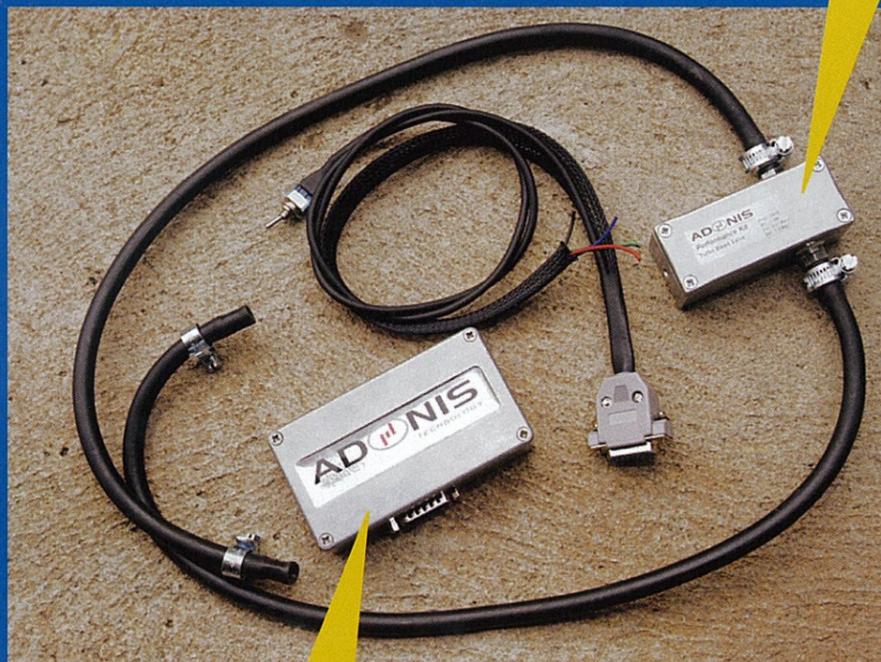


LA CENTRALITA ADONIS, PIEZA A PIEZA

Este pequeño módulo se ocupa de la gestión del turbo. Va instalado en el mismo vano motor del vehículo y hace de bypass con la válvula del turbocompresor, permitiendo con ello aumentar su presión de soplado. Para graduarlo, basta con coger un destornillador de cabeza plana e insertarlo en el hueco oportuno. En la preparación que nos ocupa, la presión estaba configurada a 1 bar.



El módulo principal de la centralita queda a buen recaudo en la guantera del habitáculo. De este modo podemos acceder con más facilidad si, en algún momento, decidimos acudir a Adonis para recalibrar sus parámetros.

Por cierto, a diferencia del Land Cruiser, este modelo de centralita apenas necesita cuatro conexiones, por las más de diez de las fabricadas para Toyota.



El verdadero secreto se esconde dentro de esta caja hermética y sellada con una cera especial. El cometido de sus circuitos impresos es la regulación de la inyección y la curva de par mediante dos potenciómetros. El primero determina caudales de inyección y el grado de apertura de los inyectores, y el segundo varía el momento de la curva en que la centralita actúa.



un resultado final igual de efectivo. Aunque no ha habido tiempo de llevar este coche a un banco de potencia, Marco declara una potencia de unos 170 CV. No hay cifras aproximadas de par, pero nuestra experiencia al volante nos permite confirmar que la nueva curva es más plana y evidencia un fortísimo y constante punch desde 1.500 vueltas hasta unas 2.400 (de hecho, ésta fue una de las premisas seguidas por Adonis a la hora de calibrar la inyección y la presión del turbo). Además, si aceleramos fuerte desde parado, la lógica bocanada de humo negro tampoco es demasiado exagerada, un hecho siempre positivo a la hora de valorar una nueva puesta a punto electrónica.

PREPARACIÓN CASI LISTA

Por lo demás, este L200 exhibe una preparación casi terminada. Solucionado el primer gran hándicap del coche, ahora toca buscar remedio a la morbidez de la suspensión de serie, que además acusa un cierto déficit direccional como consecuencia de las BF Goodrich All-Terrain (265/70 en llanta 17) que monta en la actualidad. Para compensarlo, Off-Road



Último detalle estético. El escape tiene salida lateral, como en los pick-ups de corte americano.

Exclusives ya trabaja en la instalación de un juego de amortiguadores Öhlins con muelles King en ambos trenes, lo que pasaría por anular las ballestas posteriores.

Entre los trabajos ya realizados en materia de bastidor, el preparador gerundense ha instalado separadores de rueda de 3 cm en la zaga, amén de sustituir los discos de freno delanteros por unos efectivos

DBA perforados. Para las protecciones, se ha optado por un set Asfir de 6 mm que cubre la totalidad del coche y se ha acompañado de una defensa cromada.

Este coche prueba que los productos Adonis van más allá de los 4x4 de Toyota. El primer ejemplo lo tenemos aquí, pero en breve habrá más fabricantes y modelos beneficiarios. Seguro. ✘



ALU ROLL TOP®

NOVEDAD!

DISEÑO, VERSATILIDAD Y PROTECCIÓN

Cubierta rígida enrollable

ALU ROLL TOP®



ALU ROLL TOP® es un producto patentado que protege tu carga de forma segura y sin restringir la capacidad de tu pick-up. Es resistente al óxido y la corrosión, y tiene una construcción sólida y ligera que permite una apertura y cierre sin apenas esfuerzo.

ALU ROLL TOP® es la forma más práctica de reducir el consumo de combustible y está disponible a la medida para todos los modelos de pick-up.

Cualquier sea el uso de tu pick-up, comercial o recreativo, encontrarás en ALU ROLL TOP® un producto versátil y funcional para toda ocasión.

