



Mal comenzaba la cosa cuando quedamos para realizar la prueba del vehículo, pues el parte meteorológico no era muy halagüeño y el barro de Ocaña tiene más que justificada la fama de ser traicionero. Pero la suerte nos acompañó y las nubes nos respetaron durante toda la jornada, aunque el circuito era un auténtico "patatal". Cuando preguntamos a José Manuel (el propietario) si el coche está más levantado, nos confirmó que sí, que el vehículo ahora tiene 5 cm más de altura libre al suelo, y un recorrido de suspensión más largo. Esto lo han motivado los muelles de suspensión King Spring HHD, secundados por unos amortiguadores Ohlins de botella separada. Además, los amortiguadores delanteros van anclados a una nueva copela y nuevas rótulas diseñadas por ARC. En el caso de los traseros, llevan limitadores de extensión, también realizados por ARC. Para ganar ancho de vía, un extremo muy importante en cualquier preparación, se recurre a los separadores de rueda Hoffman de 30 mm, que sujetan su llanta de aleación original. Y para asegurar la tracción se confía en los neumáticos Mickey

Thompson M/T con una medida de 265/70 R17. Con todas estas mejoras el vehículo sorprende a la hora de pasar por pasos angostos y zonas trialeras, puesto que ahora la altura es mayor, y también ¿por qué no? ayudado por su corta batalla. Pero si la situación se complica más de la cuenta, disponemos de la inestimable colaboración de un bloqueo de diferencial trasero ARB y un dispositivo para desconectar el control de tracción y el ABS. Todos sabemos que un automóvil de batalla corta y carrocería elevada se convierte en un coche ágil, pero al mismo tiempo, resulta delicado de manejar si queremos andar rápido por pista. En el caso que nos ocupa, y si los Ohlins han cogido la temperatura idónea, el coche se deja manejar muy bien. Eso sí, nunca hay que relajarse o te sorprenderá con que la zaga te quiere adelantar. Podemos resumir que el aspecto de suspensión y comportamiento está resuelto de manera excelente en todos los terrenos, y vamos a ver que con qué nos sorprende la mecánica. Para que el propulsor "respire" correctamente y esté protegido en el vadeo de los ríos, se recurre a un Snorkel Safari, pintado en el mismo color de la carrocería. Decimos

bien, que el motor respire, pues con la nueva centralita Adonis Raid Racing se alcanzan los 236 CV con lo que un poco más de aire en la admisión no le viene mal. No hay nada más que pisar el acelerador con contundencia para que los caballos se dejen sentir en nuestra espalda y cuello. Bajo el capó hay elementos que nos llaman la atención. Por su tamaño y ubicación resaltan las dos baterías de Gel que incorpora y que garantizan el suministro de corriente en toda circunstancia. Van protegidas por un aislador de baterías (REDARC eléctrico) y, por si acaso, se incluye el típico corta corriente. También, y no menos importante, y más sabiendo los problemas que algún Toyota tiene con los inyectores, se instala un pre-filtro de combustible Racor 500 de 10 micras, lo que asegura una limpieza más exhaustiva del combustible antes de llegar al filtro original. No podía faltar el compresor de aire y su calderín, lo que nos facilita la labor de cambiar las presiones de los neumáticos a nuestro antojo. Un detalle en principio insignificante, pero que llamó nuestra atención, fue el intercambio del ejector de agua del limpiaparabrisas original, por el de la Hilux.

Si los Ohlins han cogido la temperatura idónea el coche se deja manejar muy bien