



Incorporar una centralita cada vez es más habitual a la hora de mejorar las prestaciones de un vehículo. La última versión del Land Cruiser es un buen ejemplo.

Texto y fotos. Ángel Montalbán.

ELECTROESTÍMULO

Hemos querido poner a prueba una unidad del fabricante japonés, que gentilmente nos cedió el concesionario oficial Kobe Motor, recién matriculada y de estrictísima serie en cuanto a medidas de neumáticos y cualquier posible mejora. Nuestra idea era tener un par de opiniones de confianza y para ello contamos con la colaboración de dos pilotos. Uno, Alberto Dorsch, que conduce desde hace varias temporadas vehículos de la marca en el nacional de todo terreno, y otro, de Julián Vera, aún en activo y profesionalmente ligado al mundo del motor en diversas facetas. Como complemento, el vehículo pasó por uno de los bancos de pruebas de la empresa especializada Demac para corroborar las cifras que, desde los respectivos fabricantes, se dan.

El Toyota KDJ150/155 3.0 D4-D viene equipado originalmente con un propulsor que se anuncia con 173 CV de potencia y 410 Nm de par, y en su versión R-edición, a través del montaje de una centralita adicional que proporciona el propio fabricante, los datos mejoran hasta una potencia de 204cv y 520Nm de par. Con la centralita Adonis,



obtenemos unas cifras de 225 CV de potencia y 560Nm de par.

Según Adonis, las diferencias básicas de la tecnología utilizada por Adonis son las siguientes:

- Electrónica: Procesador interno más potente. La velocidad de cálculo es aproximadamente unas diez veces superior, lo que permite una respuesta más óptima y fina. Material electrónico robusto y fiable, utilizado en aplicaciones de la industria aeroespacial, campo en el que trabaja el ingeniero/creador de todos los productos de la marca.

- Libertad: Adonis no tiene que cumplir con los requisitos de emisiones, que el fabricante sí debe cumplir para que su sistema de gestión sea homologado. Esto permite hacer una inyección mayor en la zona de bajo régimen, que mejora el par y las recuperaciones.

- Sistema Overboost: Esta característica es exclusiva del Adonis, y fue desarrollada en la competición, para obtener un "empujón" extra en el momento de acelerar. Cuando el conductor acelera a fondo, se obtiene este extra de potencia, durante un tiempo determinado.

- Interruptor: El sistema dispone de un interruptor, que se puede accionar en cualquier momento, para activar/desactivar el funcionamiento de la centralita.

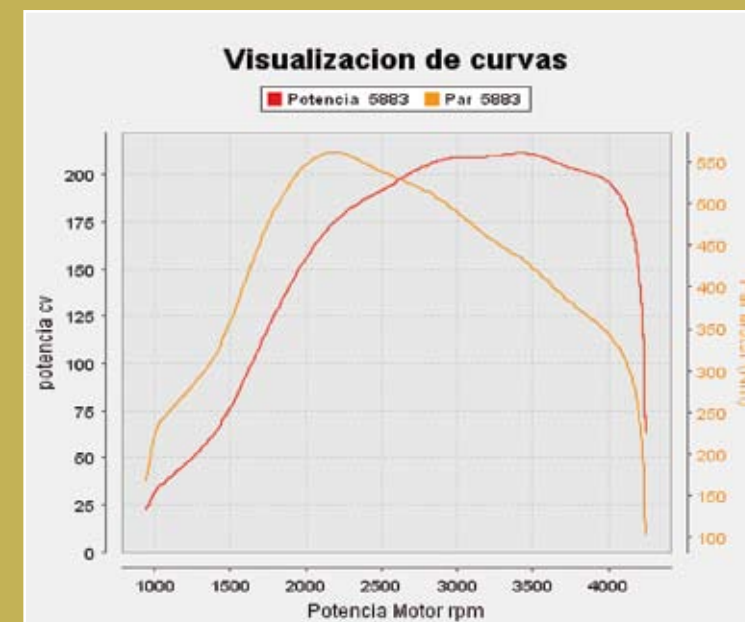
CURVAS CENTRALITA ADONIS CLASSIC REALIZADA EN DEMAC

"Observamos que las curvas de potencia y de par son muy limpias (sin ningún cambio brusco ni escalones) y suaves. Esto se traduce sin duda en una respuesta muy progresiva, que ayuda a mantener la fiabilidad de toda la mecánica.

Si analizamos la curva de par (amarilla), vemos que a partir de 1.000 rpm ya empieza a empujar, teniendo una cifra de 300 Nm a 1.400. Si lo comparamos con la cifra de par máxima del vehículo original, vemos que desde las 1.600 rpm hasta las 3.500 rpm estamos por encima. Tenemos más fuerza que el vehículo original en todo el régimen, lo que se traduce en mayor respuesta en cualquier caso.

La curva de potencia, también es muy "redonda", típico de los vehículos con un empuje constante. Destacamos que la potencia obtenida, es menor a la indicada por Adonis.

Esto es debido al "overboost". Este sistema, en el modelo "classic" actúa durante los primeros segundos de la aceleración (se observa un incremento de la curva de par a 1.000 rpm y después se para sobre la 1.300 rpm... actúa unos 4-5seg). Si en el momento final de la prueba, cuando llegábamos a la cifra de potencia máxima, se hubiera accionado, habiéramos obtenido un dato similar a los 225cv anunciados por el fabricante".



Cifras obtenidas en banco de potencia

Las instalaciones de Demac son inmejorables para garantizar que las mediciones realizadas y los valores obtenidos corresponden a datos reales.



BANCO 4X4 (DEMAC)	POTENCIA (CV)	PAR(NM)
KDJ 150 Origen	171,2	414
KDJ 150 R-edición	204,6	475
KDJ 150 ADONIS	212,3	561

LA OPINION DE JULIÁN VERA

"Imprescindible". Así de claro. Los fabricantes "desinflan" hasta cierto punto las bondades de los propulsores de fábrica, en aras de mejorar los consumos y las emisiones, pero la adopción de una centralita que mejore las prestaciones de nuestro vehículo, es un acierto. Me han gustado mucho las dos, se gana en seguridad a la hora de adelantar, a la hora de circular con remolque o muy cargados, y lo que es mejor reduciendo el consumo. Recuperamos los bajos del motor que de con la configuración de serie parecen desaparecer. Lo único que se le puede reprochar a Adonis es que Toyota no la considere recambio original, pero valorando pros y contras esta claro que quien pueda debe instalar o una u otra.



CON CONOCIMIENTO DE CAUSA

Alberto Dorsch, tras probar el vehículo nos hace saber sus impresiones: "la centralita Adonis está pensada para aquel usuario que quiere algo más. El Toyota de serie va muy bien, pero montando esta centralita gana bajos gracias a un par-motor brutal. Probando el coche, teníamos la sensación de ganar en recuperación y con el cronómetro en mano, lo certificamos. Al tener más par el coche tiene "chicha" en todo momento. Por lo tanto es muy recomendable para aquel que dé a su Toyota un uso intensivo en conducción donde la aceleración y recuperación es muy importante. Comparado con la centralita original de Toyota, es más agresiva de reacciones la Adonis. La TTE es más progresiva. No obstante para quien quiera tenerlo todo controlado, la centralita Toyota va de maravilla. No tendrá tantas prestaciones pero no tira humo y tiene la garantía de fábrica.



OTROS DATOS INTERESANTES A TENER EN CUENTA

Precio
La centralita de serie Toyota ofrece su versión R-edición por 2.050€, incluido el montaje y la homologación del modelo. Adonis ofrece el kit, (versión Classic) por 1.880€, incluido el montaje (con conectores originales). (Sin homologación)

Homologación
Toyota ofrece el certificado de homologación con su producto. Adonis ofrece un producto sin homologar, pero con un interruptor, para que el vehículo se devuelva a la versión homologada por el fabricante, cuando se circule en vías públicas.

Montaje y cableado
Los dos sistemas disponen de un cableado para convertir el Toyota KDJ150 en un R-edición o en un Adonis. Este cableado dispone de los conectores que se intercalan con los de la centralita original. El tiempo de montaje es reducido, y no se manipula la instalación original. Esta es una novedad que Adonis ofrece en este producto.

Garantía
Toyota mantiene la garantía que ofrece en su vehículo originalmente, de 3 a 5 años según lo contratado. Adonis ofrece una garantía de por vida sobre su producto.

Consumo
Ambos sistemas ofrecen un consumo similar al vehículo original, e incluso en algunos casos (conducción constante) este consumo puede disminuir al tener más par en el mismo régimen de motor. Es decir, se necesita acelerar menos para mantener una velocidad, porque el coche tiene más fuerza.

Fiabilidad
Tanto Toyota como Adonis buscan la máxima fiabilidad de la mecánica original. Para ello se trabaja en una respuesta muy suave en la gestión electrónica, y que nunca se superen los límites de la mecánica original.