

PREPARACIÓN | Mitsubishi L200 2.5 DiD Adonis & Off-road Exclusives



Más punch

Aunque los productos Adonis acostumbraron a ir asociados a la marca Toyota, el especialista francés también tiene entre sus productos un módulo especializado para las mecánicas Mitsubishi. Aquí os lo presentamos en este L200 asociado al 2.5 Di-D.

Motor Grupos Motor - Fotos: Álvaro Carballo

Les decíamos. Es un secreto a voces que el Mitsubishi L200 no es precisamente un cacharro de cobalto. Su mecánica 2.5 Di-D es fríasca y finita para uso profesional y silenciosa en off-road, siempre que vayamos descañados, claro. Es evidente, pues, que era necesaria

potencia terciaria que sentirlo como un lío al dedo, y eso lo hizo la labor de Adonis con el pick-up japonés. Retroneo Marcos, delegado español de la firma francesa en España, ha colaborado esta vez para remediar su falta de punch en el tramo inicial del régimen y, de paso, aumentar su rendimiento final. En otros palabras, ha practicado la cura de urgencia

más necesaria.

Como lo que pudiera parecer, el trabajo ha sido más sencillo que con los Toyota Land Cruiser dotados de centralita Adonis que hablamos analizado con anterioridad. La naturaleza mecánica del turbocompresor asociado al Di-D y la mayor sencillez de la electrónica del coche han permitido trabajar más rápido y con

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, precisamos acudir a Adonis para recalibrar sus parámetros.

Por cierto, a diferencia del Land Cruiser, este modelo de centralita apenas requiere cuatro conexiones, por los más de diez de los fabricados para Toyota.



El verdadero secreto se esconde dentro de esta caja hermética y sellada con una cara 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 1.000 vueltas hasta unas 2.400 (de hecho, esta 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 legítima 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 1200 exhibe una preparación casi terminada. Solucionado el primer gran handicap del coche, ahora toca buscar remedio a la morbidez de la suspensión de serie, que además causa un cierto déficit direccional como consecuencia de las BF Goodrich All-Terrain (265/70 en llanta 17) que monta en la centralita. Para compensarlo, Off-Road



Último detalle estético. El escape tiene salida lateral, como es la pich-puck de esta americana.

Exclusiva ya trabaja en la instalación de un juego de amortiguadores Ohlins con resortes King en ambos ejes, lo que pasará por anular las balanzas posteriores.

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

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

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 fabricados y modelos beneficiarios. Seguro. ■



ALU ROLL TOP

INVERSIÓN

DISEÑO, VERSATILIDAD Y PROTECCIÓN

Cubierta rígida enrollable

ALU ROLL TOP®

ALU ROLL TOP® es un producto patentado que protege la carga de forma segura y a la vez maximiza la capacidad de la pich-puck. Es resistente al viento y la lluvia, e 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 pich-puck.

Cualquier sea el uso de la pich-puck, comercial o recreativo, encontrando en ALU ROLL TOP® un producto versátil y funcional para cada ocasión.

