



Suplemento vitamínico

La Real Academia define 'Adonis' con un escueto 'joven hermoso'. Nosotros ampliaremos la definición añadiendo una segunda acepción, que se instala en los 4x4 de Toyota y Mitsubishi y permite ganar unos 50 CV y 150 Nm.

Texto: Cristian Mestres Fotos: A. Carriondo

Los duros a cuatro pesetas no existieron jamás, ni siquiera antes de la abolición de nuestra ya extinta moneda. Sin embargo, a la hora de consultar un aumento de potencia para nuestro coche podemos salir con una idea parecida (y equivocada). Chips mágicos y baratos que aumentan, de golpe,

los valores de potencia y par... so pena de dejar mecánicas bastante maltrechas. Y en medio de esta densa oferta surge Adonis Ibérica, filial para España y Portugal de esta reputada empresa con sede en Toulouse, especialista en puestas a punto electrónicas para 4x4 de competición.

¿Qué la diferencia de algunas ofertas rivales? En primer lugar, el protocolo de funciona-

miento de sus productos. Adonis renuncia a la propuesta tradicional, véase *puentear* algunos parámetros de la ECU del vehículo, como la presión del turbo o de inyección para ganar potencia y par. La compañía fundada por Emmanuel Baltes suplanta el funcionamiento de la centralita principal en la gestión del motor, dejando a aquella apenas la gestión de sistemas complementarios, como el ABS o el



Gama de productos

ADONIS CLASSIC

Toyota

RAV4 D4-D (116 CV)	155 CV/+98 Nm
Hilux 3.0 D4-D (171 CV)	225 CV/+157 Nm
Land Cruiser KDJ120/125 (173 CV)	225 CV/+147 Nm
Land Cruiser HDJ100 (205 CV)	290 CV/+196 Nm
Land CruiserVDJ200 4.5D (286 CV)	360 CV/+176 kgm

Mitsubishi

Montero 3.2 DI-D (160-165 CV)	198 CV/+147 Nm
L200 2.5 DI-D (115 CV)	155 CV/+98 Nm
L200 2.5 DI-D CR (136 CV)	170 CV/+78 Nm

ADONIS RACING

Toyota

Hilux 3.0 D4-D (171 CV)	240 CV/+186 Nm
Land Cruiser KZJ 90/95 (125 CV)	194 CV/+157 Nm
Land Cruiser KDJ120/125 (173 CV)	240 CV/+186 Nm
Land Cruiser HDJ100 (205 CV)	290 CV/+225 Nm
Land Cruiser VDJ200 4.5D (286 CV)	380 CV/+225 Nm

rie basta con pulsar un botón y desactivar el equipo Adonis.

¿FIABLE?

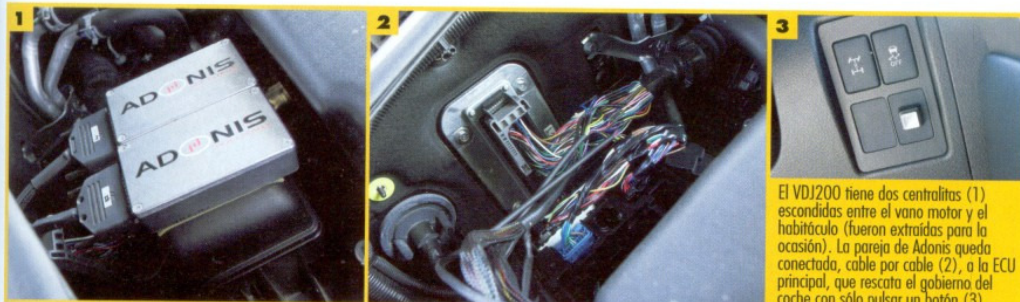
La fiabilidad de la mecánica está asegurada en todo caso por la propia filosofía de marca, que resume el ingeniero Bertrand Marco, responsable de la filial ibérica: "El punto de partida de nuestros productos está en la competición, que es donde estrenamos los primeros desarrollos. Una vez que damos con su rendimiento máximo y los puntos débiles de la mecánica, trabajamos en la versión de carreras definitiva, englobada en la línea Adonis Raid/Racing, y una segunda variante civilizada, Adonis Classic, pensada exclusivamente para el vehículo de producción. Esta última suele proporcionar algunos caballos menos, puesto que los requerimientos de fiabilidad son notablemente superiores".

Trasladado al VDJ200 de la imagen, el suplemento vitamínico Adonis llega en forma de dos pequeñas cajas conectadas bien integra-

das en el vano motor. Cada una de ellas gestiona una de las dos bancadas del V8 nipón, y quedan unidas, cable por cable, a la ECU original en un proceso de montaje de unas dos horas y media. Sobre el banco, el resultado final es impresionante: la potencia final pasa de 286 a 360 CV, y el par máximo aumenta 200 Nm: de 650 a 850 Nm. Su traslación al suelo es muy suave, aunque netamente apreciable cuando nos ponemos al volante, y más aún con el crono en mano. De hecho, en el 0-500 metros la mejora es de ¡3 segundos!

El catálogo de productos de Adonis Ibérica abarca buena parte de los modelos 4x4 de Toyota y los Mitsubishi Montero y L200. La gama de precios arranca en los 800 euros que cuesta la centralita del Montero 3.2 DI-D y llega a los 2.150 que hay que abonar por la del VDJ200. La red de distribución de Adonis Ibérica, todavía en fase de expansión, abarcará un total de 20 puntos autorizados por toda la Península. ✪

climatizador. Pero hay algo mejor que eso. La unidad Adonis está integrada por tres microprocesadores y multitud de chips cuya velocidad de cálculo, en suma, rebasa con creces a la de origen, lo que consiente una entrega de potencia lineal y sin interrupciones. El resultado final arroja un incremento medio de unos 50 CV y 150 Nm de par, guarismos que varían en función del tipo de propulsor. No obstante, para regresar a los parámetros de se-



El VDJ200 tiene dos centralitas (1) escondidas entre el vano motor y el habitáculo (fueron extraídas para la ocasión). La pareja de Adonis queda conectada, cable por cable (2), a la ECU principal, que rescata el gobierno del coche con sólo pulsar un botón (3).

ncia a
algu-
como
ta ga-
la por
niento
el mo-
ón de
So el