

rEVOLución

Podríamos presentar este vehículo arrojando dos datos: 220 CV y 522 Nm. Pero añadiremos uno más: ahora no sólo exhibe músculo en los tramos, también puede celebrarlo hasta el podio final, ya sin miedo a sus endémicas averías en el turbo. Tot Curses y Adonis han dado con la solución mágica.



Texto: Cristian Mestres Fotos: Asensi Carricondo

El mundo de los rallys TT sufrió un vuelco cuando Tot Curses decidió aventurarse en el proyecto Hilux KXR. El preparador catalán volcó toda su experiencia en la transformación del pick-up japonés, que, con el paso del tiempo y las competiciones, ha ido limando defectos y mejorando otros apartados. La versión que os presentamos es la más avanzada del momento, con nuevo turbo, refuerzos de chasis y, claro, la centralita Adonis, encargada de transformar un 4x4 en la versión automovilística de Jekyll y Hyde. En el Campeonato de España la reconoceréis por sus colores y su piloto, Gerard Callís.

Las primeras incursiones en España del Hilux llegaron de la mano de un primer gran hándicap: el turbo. No había manera, la unidad de serie del 3.0 D-4D original, la misma mecánica que

equipan, entre otros, el Hilux o el Land Cruiser, no encajaba el aumento de potencia y respondía a las órdenes de su vieja centralita soltando una alegórica bocanada de humo negro. Urgía un cambio radical. La primera medida de choque fue reemplazar el turbocompresor original por un Garrett GT28 de geometría fija. Eso sí, para evitar la aparición de *gremlins* electrónicos, se debió mantener el sistema eléctrico de la unidad de origen.

Pero en el turbo no acababa todo. El Garrett resolvía el difícil interrogante de la fiabilidad, pero empeoraba las cifras de potencia y par previas, lo que obligaba a cambiar la centralita. Y aquí aparecieron los amigos de Adonis con una de sus magníficas *cajitas mágicas*, que el propio Bertrand Marco y su equipo calibraron ex profeso para este modelo. A base de largas sesiones de ordenador y pruebas en el banco de potencia, donde se variaron presiones de turbo y tiempos y caudales de inyección





La doble suspensión Öhlins y los BF Goodrich aumentan la efectividad del coche en zonas rotas o llenas de barro, como en la imagen.

hasta la saciedad, se consiguieron elevar las prestaciones finales a 220 CV (241,6 sin snorkel) a 3.665 rpm con un par de 522 Nm a 2.125 vueltas. Los tests fijaron el umbral de soplado máximo del turbo en 1,3 bar, aunque Bertrand afirma que podrían alcanzarse 1,7 sin comprometer por ello la vida del tetracilíndrico japonés. Ahora bien, recalibrar la ECU con estos valores obligaría a reemplazar embrague, cambio y reforzar la transmisión, a no ser que pretendiéramos pasar de un problema solucionado a otro mayor.

Al igual que en la gama de serie, podemos utilizar tanto los valores de la centralita original (174 CV) como los de competición con sólo pulsar el *botón mágico*. La transición es muy pro-

gresiva y dibuja dos caracteres bien marcados. Uno de los inconvenientes del descarte del turbo de geometría variable es la pérdida de fuerza por debajo de 2.500 vueltas, hándicap que Adonis ha solucionado inyectando más gasolina en los cilindros (de ahí las famosas bocanadas de humo negro).

Un tema más delicado por solucionar es el cambio de marchas, cuyo escalonamiento es demasiado abrupto entre tercera y cuarta, además de no disponer de una sexta relación. Eso sí, en cualquier caso, el coche ya no ha vuelto a manifestar los problemas de motor de antaño, y como prueba, la labor de los hermanos Blanco, Xavi y Albert, que al cierre de esta edición enca-



La base mecánica del Hilux KXR es el conocido 3.0 D-4D (10), que también impulsa, entre otros, al Land Cruiser. Respecto a éste, aunque no lo podamos apreciar en la foto, se ha sustituido el turbocompresor de geometría variable original por un Garrett mecánico, cuya pérdida de prestaciones se compensa con la sustitución de la centralita. Tot Curses ha optado por la unidad Adonis Racing (11), responsable de fijar la potencia máxima en 220 CV (sin snorkel alcanza 241,6 CV) y el par en 522 Nm. La nueva unidad queda vinculada a la ECU original, que podemos conmutar haciendo uso de una palanca en el tablier, y se aloja en la guantera.

bezan el Campeonato de España después de acabar todas las carreras y ganar la Baja Fuerteventura.

MANGUETAS NUEVAS

Solucionado el entuerto mecánico, Tot Curses obró algunos pequeños retoques en las manguetas delanteras, otro de los puntos débiles del Hilux KXR. Originalmente, el equipo de José Luis León adoptó la pieza utilizada en las modificaciones para la transformación a T2 de otros Toyota. Sin embargo, este elemento sufría en los saltos, así que hubo que reemplazarlo por uno completamente nuevo, diseñado y producido en las instalaciones de León en Vulpellac, Girona.

El resto de la preparación se ha mantenido fiel a la receta original. Entre sus detalles más remarcables, no podemos obviar el conjunto de doble amortiguador y muelle Öhlins por rueda, adaptados a medida para este coche. También destaca el trabajo realizado en la zaga, que ha visto cómo se recortaba la caja original para centrar al máximo la masa del vehículo y se ha adaptado el puente, en el que se han anulado las ballestas y

tambores originales para equipar el mencionado set de Öhlins y sendos discos de freno. El contacto con el suelo queda a cargo de los neumáticos BF Goodrich G1 en medida 235/85 sobre llanta Braid de aluminio de 16 pulgadas.

Por último, vale la pena apuntar un detalle que desmarca el Hilux KXR de Callís de algunos de sus homónimos en el Campeonato de España: el depósito de carburante. Esta unidad monta un Merin de 30 litros de capacidad en lugar de los 200 originales, medida que deja el coche presto y dispuesto para afrontar sin problemas la madre de todas las carreras, el Dakar.

Mientras Gerard Callís prepara este importante reto, ya puede presumir de una de las unidades mejor preparadas para luchar por la victoria en el Nacional. Sus habituales defectos son cosa del pasado... claro que, en el mundo de las preparaciones, cuesta mucho dar algo por acabado. Quizá por ello, mientras ultimábamos las fotos de este reportaje ya se disertaba acaloradamente sobre la manera de remediar la poco adecuada relación de cambio de este 4x4... ¿Secuencial? ¿Unidad manual de Land Cruiser? El reto queda ahí. ✖



El habitáculo (1) del Hilux KXR acomoda a sus dos ocupantes en sendos buckets Sparco Evolution con arneses y protegidos bajo un arco de seguridad multipunto. En el centro del tablier se sitúa el manómetro de presión del turbo (2), bien a la vista de la zona reservada al copiloto (4). Más abajo, la palanca del cambio, la transfer y el freno de mano (3). A espaldas de piloto y copiloto se ubica el depósito de carburante (5), de 330 litros. La zaga reserva espacio para tres ruedas de repuesto en una estructura modificada (6) para hacer entrar el conjunto de doble amortiguador Öhlins (9) con muelle y botella separada. Delante, idéntica combinación con resortes helicoidales con tarados distintos (8) y manguetas reconstruidas (7).

