

PICK UP DE ALTOS VUELOS

El preparador madrileño da una vuelta de tuerca con esta Navara, en la que se ha pensado en hacer un impecable vehículo para largos viajes-expedición, con autonomía y eficacia fuera de dudas.

Ángel Montalbán

En un mercado cada vez más civilizado, los pick up se configuran como la primera opción a la hora de adquirir un 4x4 con idea de mejorarlo o prepararlo. Son modelos que no han incorporado tanta electrónica y equipamiento como sus compañeros de marca, y permiten un trabajo a fondo

más económico y factible. El Navara es un buen ejemplo y en esta configuración de cabina simple extendida o «King Cab», la mejor para cuando se piensa en sólo dos ocupantes, ya que las cabinas sencillas quedan muy justas y las cabinas dobles se muestran demasiado voluminosas. Su apertura de puertas traseras permite una inmejorable accesibilidad. En esta unidad, se ha llevado a cabo un trabajo espectacular convirtiéndolo en un inmejorable

compañero de viaje, por muy complicado que sea nuestro destino o los caminos para llegar al mismo.

PREPARACIÓN «INTEGRAL»

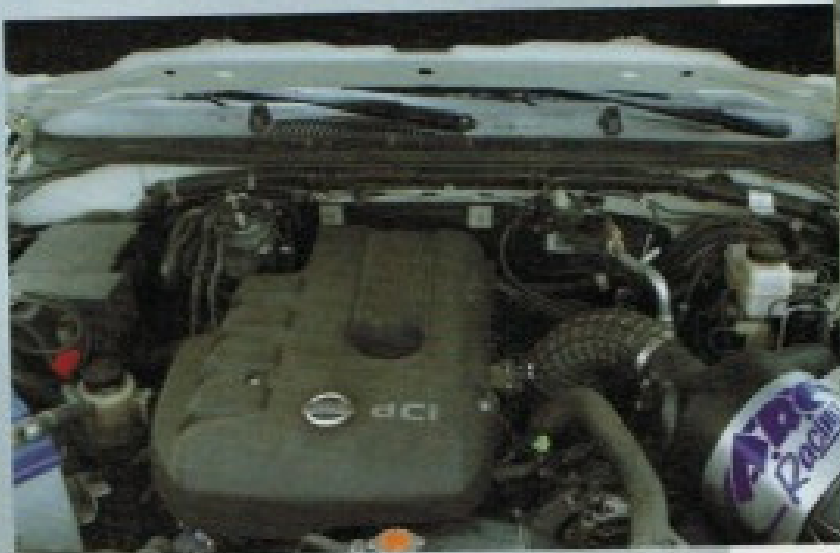
Como es lógico, una vez con el vehículo de serie a discreción de los hombres de A.R.C., el primer paso fue el desmontaje completo del coche, lo que permitió trabajar sobre el chasis, que iba a recibir en primer lugar toda una serie de refuerzos y modificaciones en

A.R.C. ha realizado un tremendo trabajo sobre el ya de por sí atractivo pick up de origen Nissan



su estructura para hacer más robusto y eficaz el conjunto, incluyendo ganchos de remolque empotrados delanteros y traseros, paragolpes trasero específico y taloneras laterales con fijaciones para el gato mecánico, además de soportes a medida de las nuevas soluciones que iba a recibir. La batalla se acortó en 23 centímetros para mejorar el ángulo ventral y el comportamiento general del vehículo. En el tren delantero, se construyeron triángulos inferiores y superiores específicos, y soporte

para doble amortiguador por rueda Ohlins de última generación, regulables en compresión y extensión, aunque la verdadera obra tuvo lugar en el tren trasero, donde el sistema de balanzas de origen ha sido sustituido por muelles, con barra de tiro y triangulación superior; incorporando frenos de disco, gemelos a los del tren delantero con tabiquillas Aerosquip y repartidor de frenada accionable desde el habitáculo. También en el tren trasero, se crearon soportes específicos de amortiguación



INTERIOR: «QUE NO FALTE NADA»

Si por fuera impresiona, el interior no le va a la zaga. Mezcla de un coche de competición y una nave espacial, no se ha dejado nada al azar. Asientos semibaquest Sparco con cinturones de anclaje de seis puntos, volante deportivo, completo sistema de equipos de navegación con su soporte específico en el que

van colocados dos Terratrip, un Garmin 276, G.P.S. Globe 800, iPod con Two Nax emisoras de 2 metros y 27 Mhz, navara Engel, cajonera metálica, tomas de compresor interiores y soportes para equipaje personal, radio CD, con amplificador seis altavoces y navegador, tomas internas para el compresor...



Las «cangrejas» (denominación que el preparador madrileño ha extendido para referirse a los pilares de la carrocería), son la base técnica perfecta para hacer nuestro coche ideal up con mayor o menor preparación),





CARGA: «NADA AL AZAR»

La carga de carga también quedó recortada, y recibió otro arco donde van todos los soportes de las emisoras y un foco de luz de trabajo. Es en sí una toda una preparación específica, ya que está hecha a medida, tanto en el continente como en el contenido. Una plancha situada casi en el borde de la caja separa la parte cerrada de la abierta. En esta última, van alojados las ruedas de repuesto, planchas de arena en dural, de 1,5 centímetros y

toda una serie de anclajes, que permiten colocar el material de acampada o herramienta con garantías y con varias posibilidades de colocación. En la parte baja, dos cajoneras de la longitud de la caja de carga, de fácil apertura y con nailles para mejorar el acceso ocupan el centro, teniendo un depósito de agua de 30 litros de capacidad en un lateral, dejando el otro para el compresor Vair Extrema, y un convertidor Wurth de 2000 vatios.

...da rueda para otro conjunto. La carrocería recibió aletines en ambos trenes, para adaptar la nueva anchura de vías. En el caso de la Navara es 18 centímetros más ancha y 12 más alta. Además de un arco antivuelco, que ayuda a dar a la estructura. Para mejorar la iluminación, una barra de led se instaló en el techo del vehículo. Los espejos laterales se colocaron en los nuevos soportes. La nueva configuración fue uniendo elementos imprescindibles para un 4x4 pensado para largos viajes: en la parte baja se ubican dos depósitos de 30 litros de capacidad cada uno, uno para el compresor. Todo va protegido con protecciones en dural desmontables a tramos que cubren en su totalidad los bajos del vehículo. Con la técnica, se trabajó en puntos críticos: el aislamiento del motor, adaptando un filtro de aire sobredimensionado, un propulsor de mayor tamaño realmente a medida, una centralita mejorada de 2000 vatios, que permite alcanzar a la hora de la carga los 217 CV en banco de potencia con escape lateral, permitiendo al propulsor «respirar» en óptimas condiciones. Los grupos, recibieron un mantenimiento preventivo y en el caso del trasero, una estructura metálica exterior que

protege la pieza mecánica sin comprometer su refrigeración. Separadores en ambos ejes, con llantas de aleación Breda y neumáticos específicos para circular fuera del asfalto, falditas anti-polvo y una decoración marca de la casa completan el trabajo. El último paso es el administrativo ya que todo el trabajo está convenientemente homologado y con la ITV al día.

A BORDO. «VIAJERO TOTAL»

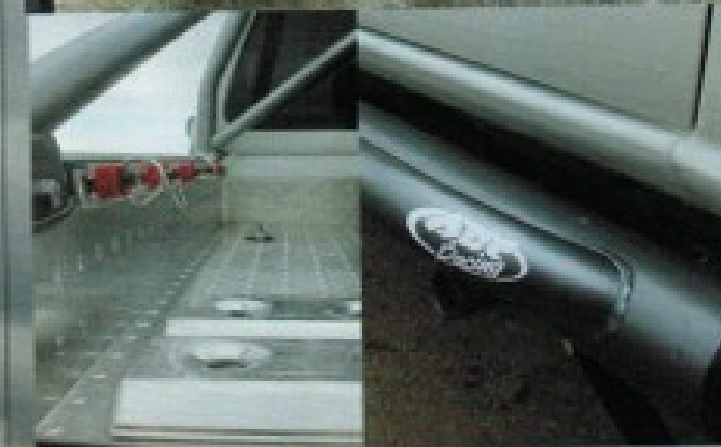
Las circunstancias han permitido que hayamos «vivido» este vehículo desde que llegó a las instalaciones del preparador madrileño como una pick up de estricta serie, el proceso de desmontaje, de trabajos sobre el chasis, de creación de piezas de paulatina reconstrucción, de acondicionamiento final y cómo no, de puesta en marcha y rotulación por lo que cuando estuvo en nuestro poder quedamos menos impresionados que si lo hubiéramos visto por primera vez. Llamen poderosamente la atención las dimensiones, ya que por altura y anchura provoca respeto.

De blanco inmaculado, es todo un espectáculo, y con la rotulación, habrá a quien le guste más o menos, pero ésta es discreta y da fe de las empresas que han colaborado en el proyecto. Abrimos



el espacio de carga comprobando que una vez abatida la tapa, tendríamos una inmejorable mesa de trabajo... o de almuerzo. Las cajoneras llegan hasta el fondo y son de accionamiento suave y preciso, permitiendo ser cargadas a conciencia. Antes de subirnos no podemos resistir la tentación de abrir todas las puertas, comprobando lo bien pensado que está todo. La nevera está en el sitio correcto y qué hueco en su parte superior para ropa de abrigo o la bolsa de los efectos personales. En el otro lado, una cajonera extraíble permite colocar el material que queremos tener más a mano y equipaje sobre dicha cajonera. Subirnos no es complicado pero hay que tener en cuenta la altura, ya que incluso vienen bien las teloneras para llevar a cabo la maniobra. Una vez a bordo, constatamos las bondades del asiento, que son lo cómodo del de origen y la sujeción de uno de competición, suponiendo además que en viajes largos, no le pasarán factura al cuerpo. Los cinturones de arneses también son de agradecer, aunque se mantienen los de serie, más prácticos en recorridos urbanos y desplazamientos cortos. El puesto de conducción, pese a que se mantiene el salpicadero de origen, es totalmente racing, el volante, el pomo de la palanca de cambios, el repartidor de frenada... Esto va en serio. Si el puesto de conducción es contundente, el del navegante es literalmente de nave espacial. No

Aspecto impresionante el del vehículo. Se mire por donde se mire. Se han trabajado a fondo todos los aspectos consiguiendo, así, un vehículo muy capaz, autónomo e indestructible.



CABRERA «COMO A MI ME GUSTA»



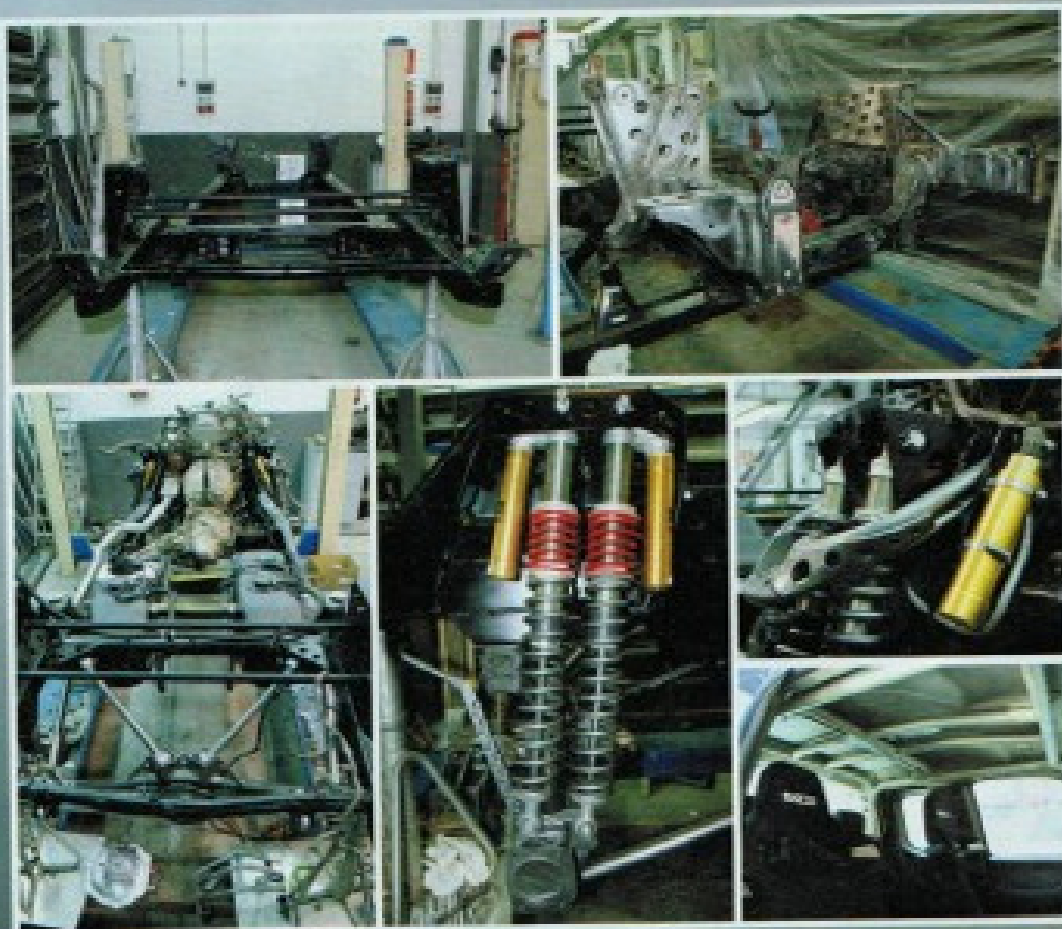
Manuel Cabrera nos ha permitido seguir el proceso de preparación del vehículo desde el inicio, por lo que hemos podido conocer la evolución de los trabajos de primera mano. Su opinión también es importante cuando hacer un coche como mi me gustaría que debería ser todos los trabajos enfocados a coches que van a viajar durante mucho tiempo y en terrenos hostiles afirma, «sin atender a las necesidades de nuestros clientes habituales que en las mejoras en función de lo particular que le van a dar el vehículo», continúa. «He trabajado muchas horas en este coche y estoy contento con el resultado, aunque es una labor de equipo, ya que hombres fuertes de Mira Miguel Garcia y Ramón Ca han trabajado todo el tema mecánico, Bertrand Blot. Adonis la cuestión de la chapa, Jordi Higuera de sus neas HRS todo lo concerniente a las suspensiones y cómo gente de A.R.C. con José Martín y Ángel Hernández principales implicados».

TALLER

Las imágenes, reflejan diversas fases de la preparación, desde los trabajos de soldadura hasta algunos de la mecánica. Ha sido una

labor ardua, ya que si bien muchas de las soluciones se basan en material conocido y probado, bastantes de ellas partían de cero, debiéndose

crear piezas específicas, de forma artesanal. Los acabados que no se ven están tan cuidados como los que están a la vista.



resistimos a sentarnos en y comprobamos que todo lugar correcta con altura ón conseguida y con un banosol que se agradecerá las luminosas a la hora de s. Arrancamos el motor, y inunda todo, no en vano la anal del escape está justo asiento del conductor. Muy as, aunque con vibraciones mente inexistentes. Los prieros sobre asfalto sirven ptamos a las generosas del vehículo, para constatar acción que las maniobras en tano son sencillas salvo los y cerrados y las maniobras, e la dirección dobla como los pick up, menos que en onvencional. En vías rápidas e con total agilidad, vemos edos y con poca combuel- mejor es que, a velocidades ite de lo multable, pese a ede de tacos, el conjunto ueve en absoluto, algo que a la calidad y eficacia de los realizados. El preparador ica haber rodado en tramo por encima de los 170 km/ n problemas. Llegados al asfalto, desconectamos el ertamos la tracción total y a con confianza en pista. Si no es bueno sin problemas y npe aún mejor, mejor a buen as rodando lento. La suspen- fecta, sin rebotes y permiti- nazar cualquier tipo de curva fianza, haciendo olvidar el raje crónico de los pick up. En saleras se defiende muy bien a la mejora de los ángulos rísticos y las protecciones tan confianza. Fase a estar de suspensión muy pensada e pistas tienen buen reco- permitan superar pasade- cedos. Da pena tratar mal a evara que parece aguantar olemas la mala vida. Lo ideal er kilómetros por delante y e para hacernos. Lo dicho: un era de vida ideal.