

# Aventura para dos

El mundo de los biplazas no acaba en las carreras. Ni siquiera en los coches deportivos de asfalto. ARC lo demuestra con este Montero, que traspasa el know-how de la competición al terreno con un plus de franqueo añadido. En resumen, un TT "ideal parejas".

Texto: Cristian Mestres Fotos: Javier Hernando

El mundo de las preparaciones está sobrecargado de aventureros XXL. Carrocerías largas, bien reforzadas y con un buen lote de accesorios copan un mercado que rehuye a los pequeños franqueadores, esos auténticos TT para los que no existen obstáculos inabordables. Hoy trataremos, pues, una excepción. Hace pocos meses que abandonó los talleres de ARC Racing y Miracar; hoy campa a sus anchas por los rincones de la Península donde el 4x4 no es delito y, claro, por la meca de los

buenos todoterrenos: Marruecos.

La historia de este coche empieza con una reunión entre su futuro propietario, Eduardo, policía municipal madrileño, y Manuel Cabrera, de ARC. Su objetivo común: hacer del Montero un conjunto fiable y robusto para resistir los embates del Sahara marroquí sin despeinarse y las pruebas de los técnicos de la ITV sin necesidad de desmontar una sola pieza.

Los trabajos del equipo ARC empezaron con un intenso repaso a las suspensiones originales. Se retiraron algunos componentes de serie para adaptar un set de





amortiguadores Öhlins, más resistentes en altas cargas de trabajo, con muelles Kingsprings, ambos dotados de un tarado más duro para absorber mejor las irregularidades del terreno. Completan el conjunto unos limitadores de extensión elásticos, que dejan un margen de 8-10 mm hasta el tope físico del amortiguador, evitando así peligrosos tirones. El conjunto de medidas mejora el ángulo de ataque y aumenta tanto la altura de la carrocería (cuatro centímetros, que pasan a ser seis si sumamos el mayor per-

fil de los neumáticos) como el recorrido de suspensión. Acto seguido se reforzaron los subchasis delantero y trasero a fin de incrementar la rigidez estructural.

#### BIEN PROTEGIDO

Vigorizado el chasis, Manuel Cabrera y su equipo se esmeraron para proteger los elementos mecánicos de golpes y roces en conducción off-road. Para ello, este Montero cuenta con tres planchas de duraluminio de 6 mm de grosor que cubren

los bajos del coche del radiador al escape. La terna queda anclada a un subchasis de acero de alta resistencia que ARC denomina "araña", cuya principal función es evitar que el bastidor sufra algún daño en caso de golpear fuerte el suelo. Por último, el preparador madrileño blindó, usando para ello latiguillos metálicos, todo el sistema de frenos, amén de sustituir las pastillas originales por un juego específico de la firma Galfer.

Pero todavía quedaba mucho por hacer. De hecho, el trabajo de soldadura no había



## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Tipo	Diesel, 4 cilindros en línea
Alimentación	Inyección directa common rail con turbocompresor de geometría variable e intercooler
Cilindrada	3.200 c.c.
Potencia máxima	190 CV a 3.800 rpm
Par máximo	N.D.

### TRANSMISIÓN

Tipo	Total permanente con diferencial central y trasero bloqueable
Cambio	Manual de 5 velocidades

### CHASIS

Bastidor	Largueros y travesaños
Suspensión delantera	Independiente de doble trapezio con amortiguadores Öhlins, muelles Kingsprings y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Independiente multibrazo con amortiguadores Öhlins, muelles Kingsprings y barra estabilizadora
Dirección	De cremallera asistida
Llantas	Braid 16" de aluminio
Neumáticos	Kumho Venture MT 235/85 R16
Peso	N.D.

hecho más que empezar. ARC, reconocido especialista en estructuras antivuelco, satisfizo la preocupación por la seguridad de Eduardo con una discreta pero efectiva jaula cerrada en X en el techo y la parte trasera. Su sencilla estructura no entorpece para nada ni el acceso ni la operación del vehículo, y además, está completamente homologada. Como debe ser.

#### BIEN SENTADOS

El habitáculo aloja a dos ocupantes, bien acomodados en semibacquets Sparco Torino con arneses de cuatro puntos (único asiento de este tipo en el mercado que no causará problema alguno a la hora de superar la inspección técnica) montados sobre una estructura que respeta los anclajes origina-

les al chasis. Las plazas paseras, en cambio, han pasado a mejor vida. Su espacio se reparte ahora entre las dos ruedas de repuesto (ARC ha retirado la ubicación original en el portón trasero para evitar la siempre molesta masa suspendida), ubicadas en la misma posición que en los vehículos de competición, y unas cajas a medida con lugar suficiente para los utensilios necesarios en todo viaje al continente africano. Contra lo que es costumbre en las preparaciones de aventura, el Montero de ARC se conforma con el depósito de combustible de serie, de 69 litros.

El apartado de preparación mecánica corrió a cargo de Miracar. Su intenso trabajo sobre la electrónica ha permitido arañar 30 CV extra a los 160 que, de serie, ofrece el bloque 3.2 DI-D. Sin embargo, la mejora

más apreciable se registra si estudiamos las cifras de par máximo y respuesta del turbo, dos índices que han crecido y optimizan, si cabe, el comportamiento off-road de este TT nato. La óptima respuesta y fiabilidad del sistema 4x4 Super Select de Mitsubishi, dotado de bloqueo trasero y central de fábrica, ha hecho innecesario variar el esquema de transmisión, que también conserva los palieres de serie.

ARC tasó el ingente volumen de modificaciones en 13.100 euros. Puede parecer mucho, pero, como resalta un orgulloso Manuel Cabrera, el dinero se ha demostrado bien invertido: "Eduardo ya ha bajado tres veces a Marruecos, lo ha pasado siempre en grande y no ha habido que revisarle un solo elemento". ✘

