

Una preparación de altura

Muchos son los kits de elevación que hay en el mercado, pero hoy hemos querido probar este de Trail Master que se nos propone para un clásico como el Vitara. Una ganancia de hasta 10 cm de altura, sin que por ello se comprometan aspectos como la eficacia de marcha, y a un precio muy competitivo.



Texto: Noël García/Fotos: A. Carricondo y P. Franquesa
Agradecimiento: Sáhara 4x4 Terrassa

La propuesta de probar este kit firmado por Trail Master nos llegó directamente del propio importador, Magnum Automotive, pues tenía un cliente que estaba decidido a montar esta completa preparación en un Suzuki Vitara. Además, dicha preparación se tenía que hacer en Sáhara 4x4 de Terrassa a manos de su responsable Pedro Franquesa, lo que nos daba una garantía de calidad, criterio de montaje y, sobre todo, la posibilidad de seguir todo el procedimiento de montaje paso a paso.

Son varios los motivos por los que se

puede tomar la decisión de montar un kit de estas características. La primera, tal vez, es la calidad de este producto, que está diseñado y fabricado en Alemania. La segunda es que, al ser unos kits tan completos, nos evitaremos los típicos riesgos de montar elementos de distinta naturaleza y origen que, por lo general, suelen acabar con experimentos fallidos y nuevos gastos para solucionarlos.

De hecho, la preparación que hoy proponemos se compone de dos kits independientes, uno de suspensión + 50 mm y otro de carrocería de otros + 50 mm.

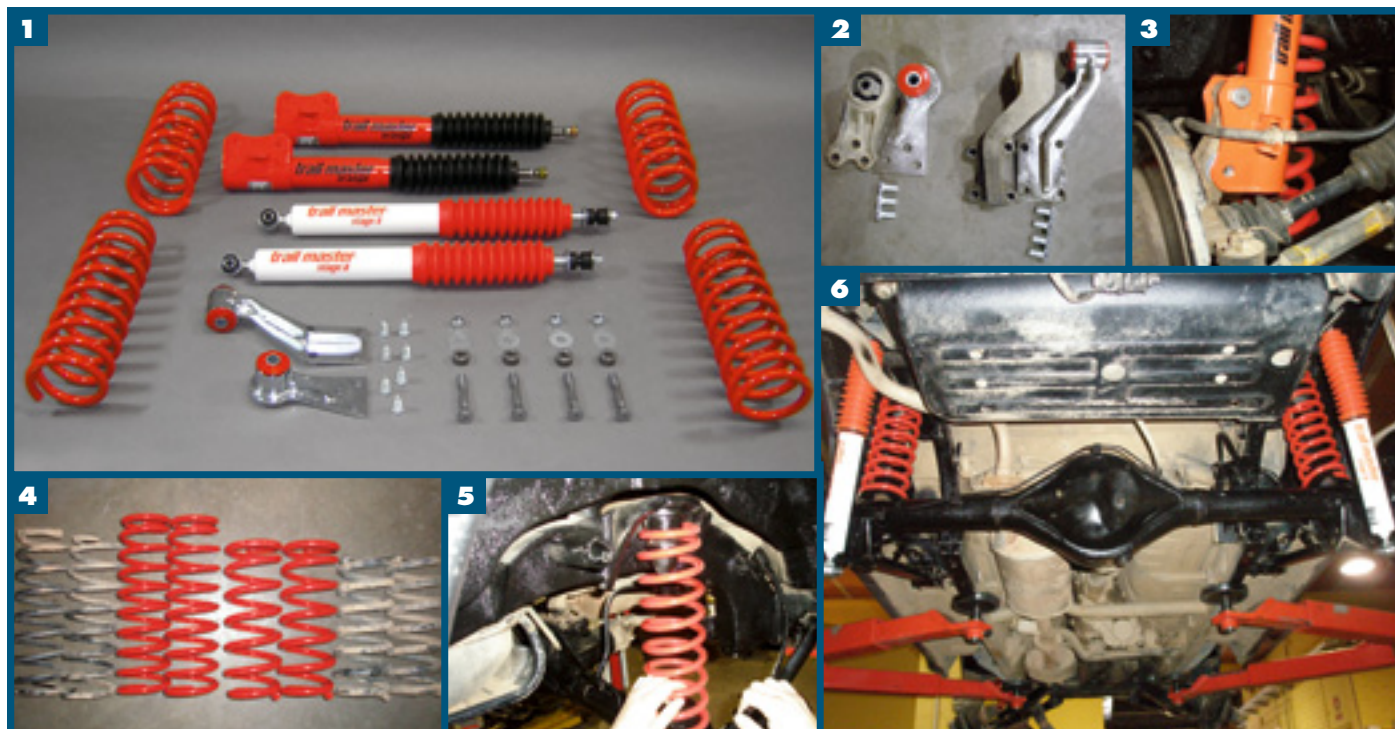
El precio es otra de las razones de peso, ya que el conjunto de estos dos kits se factura a 1.238 euros más IVA, es de-

cir, que por ese coste tendremos la posibilidad de elevar este coche en la nada despreciable cifra de 10 cm.

Para completar dicha preparación, el usuario también apostó por unas ruedas de mayor tamaño y especialización, como son las BF Goodrich M/T de 235/75R15 que caben a la perfección en los pasos de rueda una vez elevado todo el conjunto. No obstante, unos neumáticos de semejantes dimensiones en un coche como éste obligan a añadir un amortiguador de dirección, por lo que también se optó por recurrir a Trail Master con un sencillo kit de dirección que sumó al coste de la preparación otros 109 euros.

Con todo, estamos hablando de un cos-





SUSPENSIÓN + 50 MM Y SU MONTAJE

El kit de suspensión + 50 mm que suministra Trail Master (1) es de lo más completo e incluye muelles reforzados más largos que los originales (4), pero con un compromiso justo para que en situaciones de extensión máxima el muelle no se mueva de su anclaje; amortiguadores reforzados y de tarado Sport (existe la posibilidad de montar otros con un compromiso más confortable) y además el conjunto llega con unas excéntricas de cuatro tornillos para los amortiguadores delanteros (3), que son indispensables para una correcta graduación en el alineado de dirección. Por último, el kit también trae unos soportes del eje delantero más largos (2) para bajar el ángulo de trabajo y evitar en todo lo posible que se deterioren los palieres.

El procedimiento de montaje comienza por sanear todas las zonas a modificar para evitar ruidos y desgastes, luego se extraen los muelles y amortiguadores antiguos y se revisan

y/o se sustituyen (según su estado) las copelas superiores de los amortiguadores delanteros.

El proceso continúa con el montaje de los nuevos soportes, que al ser más largos, permiten bajar el grupo delantero. Tras esto se montan los muelles y amortiguadores nuevos, todo ello con la precaución de dejar los amortiguadores delanteros bien centrados y de no apretar en exceso la tuerca de los amortiguadores para no deformar los silentblocks. Los traseros tienen la longitud justa para que no se tengan que modificar ni los tirantes del eje ni el cardán, que se encuentra en la tolerancia justa (6).

Con esto finalizado, sólo queda asegurarse del buen estado de los latiguillos de freno, que si están en buenas condiciones, no necesitarán más atención.

Con esta maniobra relativamente sencilla –dada la buena calidad de ajuste de todas sus piezas– se consigue una elevación real (medida con metro en mano) de 5 cm extra en comparación con la suspensión de serie.



Comprobamos in situ todas las particularidades de este interesante kit de elevación.

te medio de 3.000 euros si se tienen en cuenta los neumáticos, llantas y aletines (que también requieren estas adaptaciones) y la mano de obra, lo que resulta un precio más que interesante por conseguir un coche con esta preparación tan específica.

Como decimos, el montaje se realizó en tiempo récord en Sáhara 4x4 de Terrassa, y es que según el propio Pedro, la calidad del conjunto –especialmente la fidelidad de sus anclajes y calidad de matrizado– hace que todo encaje a la perfección y no se tengan que efectuar operaciones extras para conseguir un buen anclaje y acabados.

Con todo el conjunto montado, la ganancia de altura mínima libre al suelo la encontramos en la cabeza del puente tra-



sero, que es de 23 cm, tres más que en el modelo de serie (esta altura la dan los nuevos neumáticos). Pero uno de los puntos más sensibles del modelo de serie a la hora de atacar los obstáculos son los anclajes de los triángulos inferiores de la suspensión delantera. Pues bien, éstos ahora se encuentran a una distancia del suelo de 28 cm y el punto más bajo del paragolpes delantero se sitúa en unos nada despreciables 32 cm.

Si seguimos con los datos, cabe decir que el ángulo de ataque real de este Vitara es de 45°, 52° de salida y 152° de ventral, frente a los 40°, 41° y 155° del modelo de serie, lo que representa una ganancia innegable.

EN LA PRÁCTICA

Pasando al campo, que es lo que nos interesa, permítanme que hable en primera persona. Tengo que reconocer que

me esperaba un kit de elevación típico, de esos que por una cosa u otra quedan descompensados, con muelles y amortiguadores desequilibrados entre ellos, toques de suspensión y/o extensiones excesivas o rozaduras con los neumáticos, en especial al cambiar estos. Pues bien, he de reconocer que tras subirme a este Vitara, coche por el que tengo especial predilección, quedé gratamente sorprendido.

Este kit se ajusta muy bien a la geometría



Tenerre

AWD

www.tenereawd.com

Preparación de 4x4

Mantenimiento integral

Homologaciones

Especialización para grandes rutas

Cars service, recogida y entrega a domicilio

Carrasco i Formiguera, 1 - Sant Quirze del Vallès - Tel.: 93 712 16 56 - Móvil: 616 95 97 56



El tarado es lo suficientemente firme y equilibrado como para ofrecer una estabilidad y eficacia notables. Eso sí, seguro que es más confortable cuando se cargue con todos los elementos típicos de una excursión.



DIRECCIÓN AMORTIGUADA

Aprovechando el aumento de altura de suspensión y carrocería, el usuario de este Vitara también quiso montar unos neumáticos de mayor presencia, como son los BF Goodrich de medida 235/75R15, sin embargo, semejante neumático prácticamente obliga a recurrir a un amortiguador de dirección, que también suministró Trail Master (2).

El montaje de este elemento es el más sencillo de todos, pues sólo hay que fijar el soporte fijo del amortiguador que va entre el chasis y el silent-



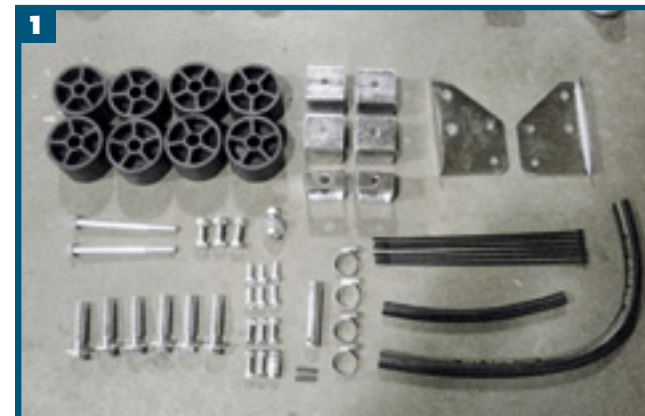
block de la estabilizadora y el otro soporte del amortiguador en la barra de dirección. Únicamente hay que tener en cuenta que la dirección no haga topes de derecha a izquierda en el amortiguador antes que en los topes naturales del vehículo (1).

tría propia de este Suzuki, y durante el rato que intenté encontrar los límites de extensión y compresión de suspensiones, en ningún momento pude apreciar que llegara a dichos límites. De hecho, hasta la palanca de la transfer cuenta con un extensor para que su accionado sea prácticamente idéntico al del modelo de serie. Incluso los neumáticos elegidos por Pedro y el usuario también le sientan como anillo al dedo y no tuvimos esos roces que se suelen producir ante propuestas demasiado optimistas.

CONSISTENTE

En cuanto a comportamiento, esos desacuerdos entre muelles y amortiguadores brillan por su ausencia. A ritmos alegres, los saltos se absorben con elegancia y no resulta excesivamente blando ni, lo que casi sería peor, excesivamente enérgico en extensión. No diría que es el compromiso ideal, pero sí que es mucho más equilibrado que muchas otras cosas que hemos probado o que la propia suspensión de serie.

En pista rápida pasa otro tanto y copia con bastante corrección el piso y pocas veces se ve minado el buen guiado, que prácticamente depende de la idiosincrasia de un coche tan corto. La dirección, por su parte, mantiene un feeling bastante notable y apenas sin los rebotes y



OTROS + 50 MM DE CARROCERÍA

Este kit Body Lift incluye ocho bases de goma y cuatro refuerzos de carrocería con su respectiva tornillería (1), pero es que Trail Master, a diferencia de algunos otros kits, también ha pensado en ofrecer los manguitos del sistema de dirección (6), pues los de serie quedan cortos con esta elevación, así como unas platinas específicas (4) para que los paragolpes queden perfectamente anclados a pesar del cambio de altura de la carrocería (5).

Su montaje no tiene más secreto que sustituir los silentblocks de carrocería por los nuevos (2) y montar los refuerzos pertinentes (3), previa revisión del estado de sus apoyos y superficies de contacto. Por último se han de repasar todos los tubos de frenos, carburante y cableados, que no presenten tensión o grietas.



holguras que suelen provocar estos neumáticos tan generosos.

Tal vez, lo más criticable del conjunto sea la excesiva firmeza de la suspensión trasera, que deriva de dos puntos: unos neumáticos de carcasa más bien firme, pero con los que se puede jugar con presiones más bajas, y unos amortiguadores que respondían a un tarado más Sport, pues el usuario pretende dar un uso más o menos raid al vehículo y tenía previsto cargarlo con una rueda de repuesto (que no llevaba), así como con todo el peso que se suele transportar para estos menesteres. De todas formas, desde Trail Master también nos comunicaron que existe la posibilidad de optar por una versión de tarado más suave. ✕



Pierre Rigoni de Magnun Automotive y Pedro Franquesa de Sáhara 4x4 han sido los artífices y los que han hecho posible que hayamos podido probar este pequeño y eficaz juguete.

COMPRESORES DE AIRE		COMPRESORES DE AIRE		COMPRESORES DE AIRE		COMPRESORES DE AIRE	
BARMA AUTOMATISMOS C/Miño, 11 - 08223 Terrassa Tel. 93 785 93 34 Fax. 93 786 13 16 info@automatbarma.com www.automatbarma.com		MODELO W2026 Motor 12v. Presión 10 kg. Caudal 160 l/m. Precio 98 € sin IVA	MODELO SILVERSTONE Motor 12/24v. Con reductor de salida y manómetro Presión 8 kg. Caudal 100 l/m. Precio 282 € sin IVA	MODELO CT-5015 Motor 12v. Presión 8 kg. Caudal 150 l/m. Precio 160 € sin IVA	MODELO EXTREME-3 Motor 12/24v. Doble cilindro Con calderín de 7 litros, presostato Reductor de salida y manómetro Presión 8 kg - Caudal 280 l/m. Precio 805 € sin IVA		