

COMO IMPORTAR Trazer um jipe do estrangeiro



3,50
3,€

auto hoje

Trimestral - Janeiro - Março 2009 - R\$ 3,50 P.V.P. 3,50€ Continente



Mercedes Benz G



Uma história
30 anos

Uma viagem
700 mil Km



Um G usado
Como comprar

Ensaio
G320 CDI

TT & aventura

As Novidades para 2009

BMW X1



Porsche Cayenne Diesel

3.0 V6 TDi • 240 cv
89 170 €



Preparação
Nissan Navara "Baja"

Comparativo
Audi Q5, BMW X3, Volvo XC60



Sand drifter

Esta Navara é um autêntico catálogo das propostas da M-TRUX, uma jovem empresa portuguesa que aposta em trazer o espírito Baja para Portugal.

As pick-up da Baja 1000 e do campeonato CORR (um formato com dois anos que é uma espécie de corrida de Nascar mas com base em protótipos inspirados nas pick-up TT de potências entre os 850 e os 950 cv e disputadas em pistas de terra com bastantes saltos) protagonizam os filmes com mais visualizações do YouTube em que os automóveis são o tema. Esta é a inspiração do conceito "pré-runner" da Navara M-TRUX, a qual foi alvo de uma extensa preparação com vista a uma utilização TT de velocidade mantendo o conforto e a funcionalidade de um carro para utilizar todos os dias: uma espécie de Porsche 911 GT3 RS em formato pick-up.

Devido à altura ao solo e à robustez das suas soluções mecânicas, as pick-up são os veículos ideais para passar bons momentos de condução fora de estrada. O problema é que a suspensão de série costuma primar por chamar amortecedores a uns tubos pretos com óleo lá dentro, ao passo que o equipamento pneumático misto sofre do mesmo problema de tudo o que não se define: não são bons em estrada... nem fora dela.

As próximas páginas possuem uma descrição detalhada de todas as modificações levadas a cabo na Navara M-TRUX, pelo que aqui nos vamos concentrar na experiência de condução. Ainda no asfalto, nota-se uma redução das prestações, sobretudo a alta velocidade devido ao aumento da resistência aerodinâmica provocada pela bateria de faróis do tejadilho – bem como do ruído aerodinâmico a velocidades de AE. Depois, a postura de traseira rebaixada/frente levantada

conjugada com a taragem das suspensões Radflo/Eibach, obriga a que tenhamos de ser mais agressivos na colocação em curva, pois caso não façamos trabalhar a suspensão não se obtém uma transferência de pesos suficiente para a roda dianteira exterior, o que origina subviragem. Mas, nesta Navara, o asfalto deve ser encarado como troço de ligação (entre os troços de terra, a parte divertida), até porque curvar depressa origina uma degradação acelerada dos pneus BF-Goodrich, peça essencial para o desempenho fora de estrada. A precisão da resposta à direcção, o controlo dos movimentos da carroçaria, a estabilidade em apoio e a tracção também são bem superiores à versão de série.

Neste caso quer dizer uma estrada de terra. Seja em pisos mais duros, seja em zonas arenosas, a suspensão Radflo mostra um desempenho notável. As irregularidades são absorvidas mantendo sempre as rodas em contacto com o chão, o que garante níveis de controlo e aderência muito superiores à Navara de série. Na prática, podemos passar a fundo sobre valas, bossas e outros obstáculos que seriam suficientes para descontrolar por completo a Navara de série. Graças ao botão que permite desligar o ABS (fundamental em terra), é possível balancear a Navara com grande confiança e executar belas derivas, sempre em pleno controlo da situação (mesmo que a meio da mesma a suspensão tenha de absorver alguma irregularidade). O efeito das barras de tracção também é bem sensível, pois sentimos as rodas traseiras a serem pressionadas de encontro ao chão quando esmagamos o acelerador. Grande parte do mérito deste desempenho deve-se aos batentes





◀ **OS CONJUNTOS MOLLA/AMORTECEDOR** dianteiros são substituídos por unidades Radflo (marca representada em Portugal pela M-TRUX) com vaso de expansão remoto e molas Eibach. Os amortecedores são reguláveis (mediante abertura e substituição das válvulas ou da viscosidade do fluido de trabalho). Os amortecedores Radflo são montados invertidos e a zona roscada na parte de cima permite afinar a resposta da mola em termos de pré-carga. Os espaçadores Eibach em alumínio permitem aumentar a larguras de vias em 30 mm.



▶ **PARA ALÉM DOS AMORTECEDORES** e das alterações na suspensão, o grande segredo do kit de suspensões Radflo "Stage II" está na aplicação dos batentes hidráulicos (na foto os do eixo traseiro), os quais são responsáveis por suavizar o final do curso e desempenham um papel crucial para eliminar típico chicote da expansão, uma vez que absorvem a maior parte da energia do movimento de compressão. Ao permitirem ter mais tempo as rodas em contacto com o solo, estes melhoram a tracção, a travagem, o controlo e a segurança da Navara.



▶ **OS PROJECTORES EXTRA** da Hella contribuem para tornar o visual desta Navara com inspiração Baja ainda mais agressivo. Para além disso, a enorme capacidade de iluminação que conferem permite atacar pistas de terra na mais completa escuridão: fazem da noite dia, literalmente. Para serem legais, quando em estrada devem estar tapadas pelos seus protectores opacos. É de notar que os apoios dos projectores também são de desenho e fabrico M-TRUX.



▶ **AS BARRAS DE TRACÇÃO** para o eixo traseiro são outro exclusivo do "Stage II". Estas melhoram o guiamento do eixo e impedem o típico efeito de coice dos eixos rígidos quando se aplica a potência (o que afasta as rodas do chão). Com as barras, as rodas são forçadas (empurradas por efeito da reacção de binário) a manter-se em contacto com o solo, com benefícios óbvios para a tracção pois o eixo perde muita da sua indole saltitante. Em oposição, no asfalto perde-se algum conforto, sobretudo em cidade a muito baixas velocidades.



▶ **ESTE É O PÁRA-CHOQUES** traseiro. Tal como a maior parte das peças empregues nesta Navara, também os pára-choques são de desenho e fabrico M-TRUX. O acabamento mate rugoso resulta muito bem e ajuda a conferir um look ainda mais agressivo à Navara. Neste momento, os responsáveis da MTrux estudam várias soluções para a sua homologação.



▶ **UM DOS LEMAS DA M-TRUX** passa por desenhar os seus produtos de forma a integrá-los a 100% no desenho original, por forma a que não pareçam acrescentos. O suporte para a luz de trabalho e para as antenas dos rádios existente na caixa de carga ilustra na perfeição essa filosofia.

◀ **PARA AUMENTAR O CURSO** de trabalho da suspensão dianteira, nesta versão "stage II" é bem visível o triângulo superior em aço de secção tubular fabricado pela M-TRUX, bem como os novos apoios do mesmo soldados no chassis. A qualidade do trabalho de serralharia é evidente, sendo de notar detalhes que fazem a diferença como a rótula que faz a ligação do triângulo ao do cubo da roda.



◀ **AS DUAS BATERIAS** Optima Red em gel permitem suprir todas as necessidades eléctricas do muito equipamento montado nesta Navara (luzes, rádios, terratrip, farol de trabalho...). Esta colocação junto ao diferencial traseiro numa galoia de protecção (outra peça de desenho e concepção M-TRUX) permite rebaixar o centro de gravidade e colocar mais peso junto às rodas traseiras, tudo com a intenção de melhorar a tracção e o comportamento.



◀ **A CHAPA DE ALUMÍNIO** com 5 mm de espessura protege toda a mecânica de impactos com pedras, troncos ou outros obstáculos que a possam danificar. Esta protecção fabricada pela M-TRUX estende-se desde o pára-choques dianteiro até à caixa de transferências, salvaguardando o cárter motor, a caixa de velocidades, o diferencial dianteiro e a caixa de transferências. Para além disso, ajuda ao desempenho em pisos de areia solta, pois faz com que o fundo da Navara deslize na areia impedindo que os órgãos mecânicos funcionem como âncoras para atascamentos.



◀ **SÓ PARA EFEITOS DE COMPARAÇÃO**, aqui temos a solução para o eixo traseiro do kit de suspensões Redflo "Stage I", sendo de notar a ausência tanto do batente hidráulico como das barras de tracção. Em ambos os casos a M-TRUX retira a primeira das quatro folhas de aço das molas de lâmina (a mais dura) e aplica um tratamento térmico às restantes para as tornar plana (retira-lhe a forma parabólica). Isto permite rebaixar a traseira das carrinhas e torná-la "mais macia", melhorando quer o comportamento (sobretudo quando utilizamos apenas tracção traseira) quer o aspecto...



◀ **AS JANTES FORJADAS** são o modelo Racing Method da marca americana Weld (representada em Portugal pela M-TRUX) e possuem uma construção extremamente leve e robusta com o aro exterior a ser aparafusado. O fabricante americano acredita tanto na robustez das suas jantes que estas são vendidas com uma garantia vitalícia. Para melhorar a tracção e o desempenho fora do asfalto, os pneus são os famosos BF Goodrich All-Terrain T/A.



◀ **UMA SOLUÇÃO DE ESTILO.** Caixa de carga sem portão traseiro e vazia à excepção da roda suplente. Curiosamente, o acessório para prender o pneu é Nissan, mas a M-TRUX está a trabalhar numa solução que permita diminuir a vulnerabilidade face aos amigos do alheio sem diminuir o grau de funcionalidade.



hidráulicos, os quais permitem uma dissipação muito controlada da enorme energia acumulada no movimento da compressão, evitando que esta seja depois libertada de uma só vez causando a perda de contacto das rodas com o chão. O conforto não atinge o de algumas suspensões de competição (esse só é possível com as suspensões "Stage III" com amortecedores de bypass reguláveis), sentindo-se parte da pancada no habitáculo (as baquets e os cintos de seis apoios são fundamentais para que a precisão motora dos nossos movimentos não seja prejudicada, sendo ainda um factor de segurança acrescido), mas o controlo obtido é muito bom e podem-se praticar ritmos muito elevados em plena segurança, sobretudo nas zonas rápidas feitas em quarta e quinta velocidade, mesmo quando nos

deslocamos acima dos 140 km/h.

Na realidade, os ritmos são tão elevados que começamos a sentir falta de um roll-bar (a M-TRUX está a estudar um para a Navara), ao passo que os travões também não perdiam nada se possuíssem um ataque mais agressivo, o que facilitaria na tarefa de colocar a Navara na trajectória, já que os de série exigem demasiada pressão e acusam alguma lentidão de resposta para que se atinja a precisão desejada. Por fim, com tanto chassis e suspensão, também começamos a notar que o motor começa a ficar curto – a preparação de motor da Speedfactor testada no número 1 da Autohoje TT teria encontrado no chassis e suspensão desta Navara o parceiro ideal.

Bem vindos ao espírito Baja.

Pedro Silva
psilva@motorpress.pt



ESTA PREPARAÇÃO PERMITE QUE SE ATAQUEM OS PISOS DE TERRA E AREIA COM A ATITUDE DE UM ROBBY GORDON NA BAJA 1000



EM CIMA, ESTE PEQUENO mostrador permite ao piloto visualizar uma de duas das funções do terratrip: ou a velocidade instantânea, ou a distância, em ordem decrescente até ao próximo obstáculo/nota do road book.

AGUMAS DAS ACTIVIDADES que a M-Trux pretende levar a cabo já em 2009 passam pela organização de aventuras e track days em terra, para os quais os dois rádios e o terratrip são instrumentos de trabalho fundamentais



O "HEAD PANEL" contém os interruptores e os fusíveis da iluminação extra. A configuração faz lembrar os aviões militares dos anos sessenta e setenta.



Com bacquets, cintos de cinco apoios, volante Momo, terratrip e uma enorme profusão de interruptores, o cockpit desta Navara incita a procurar uma estrada de terra e... acelerar!



Kit Redflo Stage I vs Stage II

Entre as suspensões "Stage I" e "Stage II" existem 2600 euros de diferença. Será que são justificados.

O diferencial de preço é justificado pelo material extra (ver listas) e pelo trabalho de serralharia necessário no chassis (é necessário fazer mais apoios, com particular destaque para a elevação do triângulo superior da suspensão dianteira). De qualquer forma, depois de testar as duas Navara que a M-TRUKS colocou à nossa disposição (a branca 300 é "Stage I" e a preta 259 é "Stage II"), a conclusão é que é um investimento que vale a pena.

É claro que apenas a aplicação dos amortecedores Redflo e da alteração das

molas da suspensão traseira do "Stage I" já representam um grande passo em frente comparativamente à de série, permitindo passar sobre o mau piso bastante mais depressa e com um controlo da trajectória muito mais efectivo. Mesmo assim, é notório que não possui a tracção conferida pelo "Stage II" nem a precisão de colocação, a altitude e a estabilidade a alta velocidade da suspensão "Stage II", com a traseira a revelar-se sempre mais irrequieta e com reacções menos progressivas, obrigando a mais trabalho de volante.

Nissan Navara Black #259

M-TRX - Traction Bars	1	580 €
M-TRX - Upper Control Arms	1	680 €
M-TRX - Back Springs	2	160 €
Radflo Front Extended arm w/ Remote c/ Eibach	2	950 €
Radflo Rear Shocks w/ Remote	2	560 €
Radflo Bump Stops c/ apoios M-TRX	4	900 €
Total		4 030 €

Nissan Navara White #350

M-TRX - Back Springs	2	160 €
Radflo Front c/ Eibach	2	800 €
Radflo Rear Shock	2	470 €
Total		1 430 €

Preço equipamento Nissan Navara Baja

EXTRAS	QTD.	PVP
Map light 500 mm	1	45,66 €
Farol de trabalho	1	34,86 €
Terratrip c/ Máscaras M-TRUX G-LOST	1	325,00 €
GPS GARMIN 276C	1	524,00 €
RADIO VHF Alinco	1	423,00 €
RADIO CB Midland	1	146,00 €
Media Center JVC	1	750,00 €
FLASH LIGHTS	1	250,00 €
VOLANTE SABELT	1	134,00 €
BAQUET SABELT	2	824,00 €
CINTOS de 5 apoios SABELT	2	371,00 €
M-TRX - Race seat base	2	400,00 €
M-TRX - Rear Bumper	1	600,00 €
M-TRX - Front Bumper	1	600,00 €
M-TRX - Skid Plates	1	600,00 €
M-TRX - Back Springs	2	160,00 €
M-TRX - Dobble Battery basket (proto)	1	350,00 €
M-TRX - Traction Bars (proto)	1	580,00 €
M-TRX - Upper Control Arms (proto)	1	680,00 €
M-TRX - Bump Stoppers KIT (proto)	4	200,00 €
Wheel Spacers Eibach 30mm.	2	143,00 €
Jantes Weld Racing Method c/ BFG	5	2 900,00 €
Radflo Front Extended arm w/ Remote c/ Eibach	2	950,00 €
Radflo Rear Shocks w/ Remote	2	560,00 €
Radflo Bump Stops	4	700,00 €
Baterias Optima Red	2	390,00 €
Faróis Hella Compact Celis	5	1 136,95 €
Faróis Hella Luminator Celis	2	525,64 €
Electricidade	1	1 000,00 €
Trabalhos de Serralharia	1	500,00 €
TOTAL		Preço - 16 803,11 €