

Para os pilotos do dia

Os super carros de estrada são um conceito bem conhecido. A NISSAN NAVARA PRERUNNER ONE É A VISÃO DA M-TRUX DE UMA SUPER MÁQUINA TODO-O-TERRENO, pronta para nos levar à aventura com o máximo de estilo, conforto, performance e segurança. Infelizmente, já se sabe que não vai ficar entre nós.



LUZES SUPLEMENTARES

O quadro de luzes superior tem quatro faróis de xénon da Hella, cada um custa 650 euros mas fazem dia da noite mais escura (a colocação foi estudada para evitar fenômenos de encandeamento no próprio vidro e espelhos).

Os dois inferiores são Hella Luminator Metal Cells e custam 420 euros cada. O snorkel Roca Silva são mais 986 euros.



GUINCHO DE 4 TON.

O guincho é um Warn 9000 com 4 toneladas de capacidade e cabo plasma (este cabo mais leve poupa 15 kg ao peso do total do guincho). Entre o guincho, o cabo plasma e a guia M-TRUX em alumínio ficam mais 2550 euros.

a dia

O volante Sparco Rally de 350 mm (14 1/8) curvado, com off-set de 63 mm permite melhorar bastante a posição de condução, sobretudo tornando ao seletor de marchas elevado



ACABAMENTOS TOP

A qualidade de acabamentos é uma imagem da marca da M-TRUX. O suporte das rodas suplentes custa 380 euros. Por baixo da caixa de arrumos está um depósito de água (200 euros) com capacidade para 50 litros.



**A qualidade do trabalho e o bom gosto
são visíveis em todos os detalhes. Nota 20!**

ABS DESLIGÁVEL

Para uma condução mais desportiva em TT pode-se desligar o ABS; note o aviso de segurança. O selector vermelho por trás da alavanca da caixa permite regular a distribuição de travagem frente/traseira em função do peso e piso.



- A lotação passa de 5 para 4 lugares independentes
- A Navara P-ONE tem rádio CB e VHF, GPS e terratríp
- O sistema audio/video Alpine ronda os 4000 euros

MASTERCRAFT SAFETY

Bancos com suspensão, ajuste lombar (mesmo nos rins), camel-back (2 litros) e reforçados nas zonas de contacto (homologados para competição). Custam 1000 euros full extras (cada) e podem ser lavados a agulheta.



Onto hoje TT já conhece a qualidade dos trabalhos realizados pela M-Trux mas, ainda assim, é impossível não ficarmos rendidos à impressionante presença desta Nissan Navara Prerunner One, um verdadeiro super desportivo das areias sempre pronto a partir para uma volta ao Mundo. E para que não se sinta limitado por questões de autonomia, a soma da capacidade do depósito de competição ATL Fuel Cells com o de série dá uns bons 280

litros de gasóleo; isto é suficiente para 2500 km sem paragens ou, em alternativa, armazenar gasóleo para revenda, o que, tendo em conta a imparável subida dos preços, permitirá realizar mais dinheiro do que a "alavancar" nos jogos da alta finança... A extensão e profundidade do trabalho realizado estão bem patentes nas fotos que publicamos, não precisando de muitas palavras. Ainda assim, vale a pena referir que foram necessárias quase mil horas de trabalho com um

custo de mão-de-obra da ordem dos 30 000 euros. Por falar em mão-de-obra, convém referir que a filosofia da M-Trux é semelhante à dos construtores independente americanos de hot rods, ou seja, combinar os melhores componentes disponíveis na indústria com peças e soluções de fabrico próprio para criar modelos exclusivos e originais. Por exemplo, todo o trabalho de adaptação necessário à montagem das suspensões Radflo Technology de dois amortecedores por roda, incluindo

as modificações dos cubos da roda dianteiros, os triângulos superiores dianteiros com batente de final de curso em extensão incorporado e os apoios dos amortecedores traseiros no eixo rígido são feitos e desenvolvidos pela M-Trux com base num extenso conhecimento adquirido na preparação/modificação da Nissan Navara, o carro em que são especialistas. Os pára-choques dianteiro e traseiro, o impressionante Roff Rack (amovível, apoiado directamente no chassis →

O depósito ATL Fuel Cells tem homologação FIA e custa 8000 euros; está ligado ao depósito de sifone por gravidade. O Roof Rack M-TRUX custa 1500 euros, está ligado directamente ao chassis e é removível



A caixa de armazém (em cima) permite levar todo o material necessário para a prática do TT. Em baixo, temos a válvula unidireccional de respiração do depósito suplementar



COMANDOS DO GUINCHO

Este é o painel de comando do guincho a partir do interior do habitáculo, o qual está colocado no local onde costuma estar o controlo do ar condicionado. Estes passaram para o painel superior juntamente com o quadro de interruptores.



Da saída do turbo para trás o escape é novo e feito em aço inox. Mas uma peça M-TRUX que custa 700 euros. O selector de mudanças elevado (630 euros) também é "made by" M-TRUX



Encaixes rápidos das mangueiras de ar e da água. A Navira P-ONE está equipada com compressor próprio da marca WMR (560 euros)

A protecção em alumínio com 6 mm de espessura está directamente apoiada ao chassis, o que lhe garante uma colagem pouco comum. O motor tem uma centralina GFA Motorsport (500 euros) que lhe dá uma alma suplementar



5. ATX Chamber; o pneu é fixado pelo aro de 100 mm, o que permite utilizar pressões muito baixas sem sair da jante (550 euros cada)

Roof-Rack M-TRUX

Snorkel Roca Silva

Suspensão Rafflo

Pneus BF Goodrich A

A P-One está pronta para ir ao fim do mundo... e voltar!



de longarinas, o suporte de baterias colocado no chassis atrás do eixo traseiro, a estrutura em bloco que fixa o arco de apoio dos cintos dianteiros (todos os cintos são de cinco apoios) à carroçaria e a proteção do radiador e cárter em alumínio de 6 mm, são tudo peças com o cunho M-Trux.

Quanto aos interiores, também foram alvo de uma revolução completa feita sob os lemas da desportividade, funcionalidade e ergonomia. Num todo onde salta à vista a qualidade de execução e a atenção dada a cada detalhe, merecem destaque os quatro espetaculares bancos/baquets Mastercraft Safety, o equipamento de multimédia Alpine (som, DVD...), os rádios e o sistema de GPS. Uma preparação de A-Z que fica por 110 mil euros... chaves na mão.

Pedro SILVA
psilva@motorpress.pt



EIXO DIANTEIRO

O eixo dianteiro é bastante sofisticado e está modificado pela M-TRUX para poder tirar pleno partido dos dois amortecedores e do balante de compressão hidráulica (4200 curas). O balante de extensão está integrado no triângulo superior M-TRUX.



SUSPENSÃO TRASEIRA

A suspensão traseira (dos lados) tem dois amortecedores Badflo 2.0" de reservatório separado por roda, molas progressivas M-TRUX e utiliza apoios ao eixo e anel diferencial M-TRUX. O custo total do eixo fica perto dos 3000 euros. À direita, o apoio de baterias M-TRUX (200 euros).

