

# Ideal parejas

No quería jaula antivuelco, mil accesorios, navegador con pantalla de 15 pulgadas o llantas racing de diseño. La única condición que el propietario de este 4x4 puso a Manuel Plaza se resume en una palabra: efectividad. Y dicho y hecho: el conguense transfundió parte del ADN de sus coches de carreras a un aventurero de serie.

Texto: Cristian Mestres Fotos: Eloy García

Los 4x4 de batalla corta representan una muy pequeña proporción del universo de los todoterrenos preparados. Sin embargo, sus excelentes ángulos característicos y reducido peso hacen de ellos la mejor opción para parejas (o "cuatrerros" solitarios) que quieran gozar al máximo del off-road. Hace algunos meses estudiábamos una propuesta de ARC que tenía como base un Montero; veamos qué nos ofrece Plaza Competición.

La preparación de este vehículo se centró, exclusivamente, en la optimización del apar-

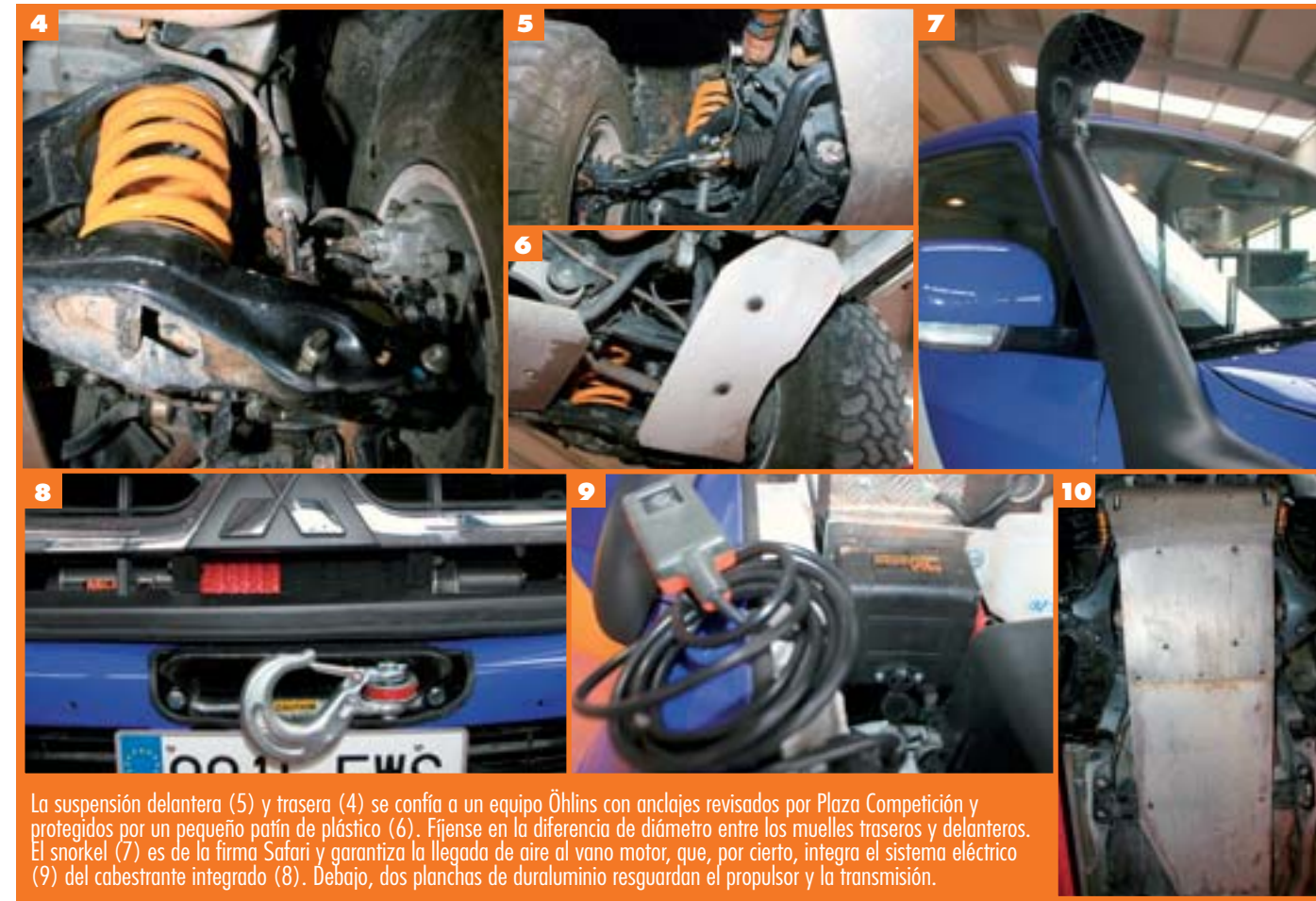
tado dinámico y las prestaciones off-road. Si escudriñamos su línea exterior, apreciaremos pocos detalles pintones más allá de la carrocería coloreada en tres tonos, los cuatro soportes para gato hi-lift y los protectores de duraluminio de 10 mm de espesor, que cubren el motor y la caja de cambios, delante, y todo el depósito de combustible y el diferencial, detrás. Pero hay más. El frontal aloja un cabestrante Mile Marker, con cable de plasma y mando a distancia, atornillado al chasis a través de unos soportes específicos diseñados por Plaza Competición. Además, el preparador manchego ha recortado con

sumo cuidado la calandra y el paragolpes para empotrar la guía plana y facilitar el acceso al embrague del cabestrante. Este accesorio goza de cortacorriente y caja de relés integrada en el vano motor, complementos que han obligado a reubicar el bidón del lavaparabrisas.

## TODO ÖHLINS

El chasis mantiene el esquema de suspensiones de origen, aunque con un kit adaptado para un intenso uso off-road. Plaza Competición ha acoplado un juego de amortiguadores Öhlins con botella sepa-





La suspensión delantera (5) y trasera (4) se confía a un equipo Öhlins con anclajes revisados por Plaza Competición y protegidos por un pequeño patín de plástico (6). Fíjense en la diferencia de diámetro entre los muelles traseros y delanteros. El snorkel (7) es de la firma Safari y garantiza la llegada de aire al vano motor, que, por cierto, integra el sistema eléctrico (9) del cabestrante integrado (8). Debajo, dos planchas de duraluminio resguardan el propulsor y la transmisión.

rada, suministrados por HRG, que resisten sin miedo a desfallecimientos inoportunos el maltrato de las pistas marroquíes, famosas entre los especialistas en la materia por la tremenda velocidad de los ciclos de compresión-extensión de la suspensión. El set va combinado con muelles de la misma firma, aunque con espirales de mayor longitud y grosor en el eje posterior a fin de soportar las cargas (y el inacabable volumen de extras e imponderables) de todo viaje aventu-

ra africano. Plaza Competición también ha sustituido los silentblocks de fábrica por unos específicos preparados para resistir un maltrato off-road mayor. El tren de rodaje queda unido al terreno gracias a unas gomas BF Goodrich Mud Terrain en medidas 255/85 R16 calzadas sobre llantas Performance de aluminio de 16 x 7".  
El apartado mecánico se confía al tetracilíndrico 3.2 DI-D original, el motor preferido del Campeonato de España de Rallys

TT, que desarrolla 170 CV en sus especificaciones de serie. Sin embargo, esta unidad se beneficia de la conexión de una centralita de potencia Ralliart que, unida a la salida de escape artesanal, aumenta el cabalaje hasta los 214 CV. El bloque respira mejor gracias a un snorkel Safari con toma dinámica orientada en el sentido de marcha, anclado directamente a la aleta derecha y dotado de filtro sellado.  
La potencia llega al suelo por medio de

una caja de cambios de cinco relaciones, conocida por su mejorable escalonamiento, especialmente en la tercera velocidad, demasiado larga. Mejor nota merece la transmisión Super-Select de Mitsubishi, que asegura una buena dosis de tracción sobre cualquier firme y admite bloqueo central y trasero, por si la cosa se pusiera muy fea...

**INTERIOR DE SERIE**

El interior del vehículo es totalmente de serie por expreso deseo de su futuro conductor. Su único extra es una palanca recubierta por un gatillo similar a los utilizados en aviación militar, ubicada a la izquierda del volante, que sirve para desconectar totalmente el ABS. También de diseño propio es el soporte artesanal del gato hi-lift, colocado en posición transversal en la base del maletero.

Con la llave de contacto accionada, si os montaran en este vehículo e ignorárais los acabados de serie, no pocos creeríais estar al volante de un coche de competición. Tuvimos la oportunidad de comprobarlo sobre las superficies arenosas de los alrededores de Cuenca, en el mismo escenario donde Manuel Plaza prueba sus prototipos de competición. ¿El resultado? El Montero preparado por Plaza Competición es extremadamente ágil en los cambios de apoyo e increíblemente estable si circulamos sobre caminos muy rotos, mérito que hay que

atribuir al efectivo equipo Öhlins, cuyo tarado es bastante rígido. Trialeando, las medidas de la carrocería y protecciones, unidas al nuevo recorrido de suspensión, más generoso que en la unidad de serie, invitan a arriesgar sin temor alguno. A todo ello hay que sumar la excelente capacidad de tracción sobre cualquier firme, tan característica del sistema Super-Select de Mitsubishi, y el extra de agarre de las BF Goodrich.  
De vuelta a la sede de Plaza Competición

descubrimos con pavor que, además de ser un excelente 4x4 sobre tierra, el Montero asegura un mínimo de confort para las espaldas de los ocupantes sobre asfalto. Eso sí, no hay que olvidar que montamos una rueda con tacos bastante generosos y que, por ende, ni adherencia ni sonido de rodadura son parangonables a los de sus parientes todocamino. Es el peaje que hay que pagar. Ahora bien, para disfrutar al máximo de África, ¡yo me pido uno!✘



El habitáculo del Montero de Plaza Competición (1) es totalmente de serie, si exceptuamos dos pequeños detalles: el desconector del ABS (2), situado a la izquierda del volante, y el emplazamiento del gato hi-lift (3), que apenas resta capacidad al maletero.

