

LAND ROVER DEFENDER 110 300 TDI (2005)

80.000 KILÓMETROS TODOTERRENO

¿Te imaginas tener un todoterreno especialmente capacitado para viajar a lo largo de 80.000 kilómetros por los lugares más remotos del mundo? Este Land Rover ha sido preparado bajo tal premisa. Texto y fotos F. Callejo

LAND ROVER DEFENDER 110 TDI
PRECIO EN 2005: 32.000 €
PREPARACIÓN: 15.563 €



¿CUÁNTO CUESTA?

SISTEMA ELÉCTRICO

Batería principal de gel Optima Red	215 €
Batería auxiliar de gel Optima Yellow	240 €
Aislador de batería 120 A Warn	125 €
Luces auxiliares Hella (delanteras) y faro de trabajo trasero	425 €
Compresor de aire ARB	360 €
Inversor 12 / 220V, 1.000 W y panel solar en techo	410 €

SUSPENSIONES

Muelles helicoidales delanteros OME 751 (heavy duty)	150 €
Muelles helicoidales traseros OME 755 (medium duty)	153 €
Amortiguadores OME	400 €

DIRECCIÓN/RUEDAS

Amortiguador de dirección OME	80 €
6 neumáticos BFGoodrich AT 265/75-16 y llantas aleación	1.900 €

CARROCERÍA

Defensa delantera Newtrack (Brasil)	410 €
Tienda de techo de lona Camping's World (Brasil)	2.400 €
Avance lateral de lona (2,50 x 2,50 m) ARB	260 €

HABITÁCULO

Cajas para repuestos Zarges	525 €
Dos asientos delanteros y consola central	740 €
Armarios interiores	1.635 €
Nevera eléctrica ARB 47 Litros	1.380 €

COMUNICACIÓN

Multimedia Kenwood	455 €
Localizador GPS Spot (equipo y cobertura de 1 año)	235 €

RESCATE

Gato Hi-Lift 1,5 m.	360 €
Cinchas y equipo de remolque Warn	345 €
Cabrestante eléctrico Warn 9.5 Cti-5 (cable de nailon)	2.360 €

El Land Rover Defender 300 Tdi de batalla larga que ves en las fotos fue vendido nuevo en São Paulo (Brasil) y fue adquirido en muy buen estado y con solo 100.000 km por sus actuales propietarios para servir de vehículo de transporte en su ambiciosa aventura De Carro Pelas Américas.

Se buscaba un todoterreno compacto, que pudiera circular con soltura, tanto por el centro de las ciudades más congestionadas como por carretera y por cualquier camino o pista. Al mismo tiempo, debería ser suficientemente grande en su interior para transportar el completo equipaje y los enseñores de dos pasajeros para un viaje de más de un año y 80.000 km. Su anterior propietario ya tenía instalado un depósito adicional de gasóleo y otro de agua. Los trabajos

principales de la preparación corrieron a cargo de Luiz y Felipe Fraga, del taller The Specialist, en São Paulo, que desde el primer momento se entusiasmaron con el proyecto. Se efectuó un completo repaso a la mecánica, sustituyendo todos los elemen-

MUELLES REFORZADOS Y NEUMÁTICOS AT DE DIMENSIONES ORIGINALES SOBRE LLANTAS DESPLAZADAS SON LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES EN EL PLANO DINÁMICO

tos de desgaste por otros nuevos y dejando la mayoría de los desmontados como repuesto para el viaje. La suspensiones se reforzaron con muelles de máxima rigidez en el eje delantero (se instaló también un

cabrestante eléctrico) y de dureza media en el eje trasero.

Como puedes imaginar, el asunto de las ruedas recibió especial atención. Finalmente se decidieron por unas llantas de aleación que ensanchan 40 mm las vías y unos neumáticos AT, en el diámetro original, un buen compromiso para pistas de tierra (ripio, en Suramérica) y asfalto.

El motor no se ha modificado, pero se ha instalado una toma elevada de admisión para asegurar los posibles vadeos, y el sistema eléctrico se ha reforzado con una batería adicional, ubicada bajo el asiento del conductor. Esta batería auxiliar es la responsable de suministrar energía eléctrica al numeroso equipamiento de a bordo, que incluye la nevera, iluminación y microondas.



Todo el mobiliario interior se ha realizado a medida en madera. Es muy sólido, pero aumenta notablemente la masa del vehículo. La cocina, abatible, está integrada en el portón.

En las primeras pruebas antes del viaje se constató el buen funcionamiento del coche, pero el ruido en el interior era insoportable (había que hablar a voces), y el habitáculo se llenaba de polvo por una deficiente estanqueidad de las puertas; asuntos bien conocidos por los fanáticos del modelo. Para solucionarlo fue necesario desmontar laboriosamente el interior completo, para forrar el suelo y el mamparo de separación del motor con manta asfáltica autoadhesiva, tarea que corrió a cargo de los dueños del vehículo.

El material de acampada generó algunos problemas durante la preparación, ya que en Brasil no es habitual, y la oferta de equipamiento de camping es escasa. Finalmente, se instaló una tienda de techo de lona de fabricación local, que se abre hacia atrás y

EL CONFORT A BORDO ES IMPORTANTE EN UN VEHÍCULO DE ESTAS CARACTERÍSTICAS. POR ELLO SE DECIDIÓ INSONORIZAR EL SUELO Y EL MAMPARO DEL MOTOR DEL RUIDOSO DEFENDER TDI CON MANTA ASFÁLTICA AUTOADHESIVA

en su parte inferior permite el montaje de un avance o salón para guarecerse de las inclemencias del tiempo. En el lateral izquierdo se instaló un amplio toldo que, una vez desplegado, ofrece una confortable zona de sombra.

Encuentro en El Calafate

El viaje comenzó en agosto de 2014 en São Paulo, aunque nosotros coincidimos con los viajeros en El Calafate (Patagonia argentina), dos meses y medio después, durante nuestra prueba del Dacia Duster publicada en el número 176 (febrero 2015) de *Fórmula TodoTerreno*. Compartimos algunas charlas y un par de fabulosos días de viaje por El Chaltén,



GENTE TT. DAN Y LIENE

■ Dan Suguio, São Paulo (Brasil), 1977. Profesión: Abogado. Liene Mayumi Araki, São Paulo (Brasil), 1978. Profesión: Abogada. Residencia: São Paulo (Brasil). ■ **¿Por qué este viaje?** Nuestra motivación más grande era salir de la rutina y desafiar nuestros límites, haciendo una cosa totalmente diferente a la que habíamos estado haciendo hasta ahora. También queríamos aprender a vivir solamente con lo necesario. ■ **¿Por qué el viaje por América?** Hay varias razones: Aun que vivimos en el mayor país de Sudamérica, solo conocíamos la mitad de los 18 países de nuestro recorrido. Además, la situación política y económica en toda América es estable y las condiciones sanitarias y de salud son buenas. Con solo dos idiomas, tres con nuestro idioma (portugués), puedes moverte a tus anchas y comunicarte con cualquiera. Finalmente y excepto la Franja de Darién, la selva entre Colombia y Panamá que hay que salvarla embarcando desde Colombia a Panamá, todo el continente se puede recorrer por carretera o pistas. ■ **¿Qué os ha enseñado este viaje?** A día de hoy y tras un año de viaje, creemos que la mejor lección ha sido comprender que ni todo lo que creíamos bueno de Brasil es tan bueno ni, lo principal, tampoco aquello que creíamos malo de Brasil es tan malo. ■ **¿Por qué elegisteis el Defender?** Cuando empezamos la planificación para esta viaje pensamos que lo mejor sería un Toyota Hilux SW4 (4Runner; en Brasil, donde no existen los Land Cruiser), o un Mitsubishi Pajero (Montero), por la amplia oferta de repuestos y talleres. Pero nos dejaron muy preocupados las informaciones sobre falta de seguridad, porque estos dos autos son muy atractivos para robos en toda Latinoamérica. Además, como el Defender tiene en su ADN el espíritu de aventura, no tuvimos ninguna duda en la elección.



SUSPENSIÓN

Unos muelles más firmes y unos amortiguadores en consonancia son las únicas modificaciones necesarias para compensar el incremento de masa del vehículo. Una elevación de la carrocería supondría sacrificar parte de la estabilidad, aspecto crucial en ruta. Las ruedas AT son también más resistentes a la carga que las originales.



hasta la remota población de Bajo Caracoles, donde separamos nuestros caminos.

Con la tienda de campaña instalada en el techo y su toldo recogido en el lateral, este Defender ofrece un porte elegante y a la vez poderoso, que hace levantar las cabezas allá por donde pasa. No es la clásica preparación recargada o de estética para la galería. Se nota que cada detalle se ha cuidado al máximo. El interior está acondicionado con numerosos armarios y compartimentos, la mayoría cerrados con llave y algunos de ellos accesibles fácilmente desde las puertas laterales traseras. Muy ingeniosa resulta la ubicación de la cocina, en un mueble adosado al interior del portón trasero y que se despliega en forma de mesita (con la compacta cocina de gas de dos fuegos incluida).

CABRESTANTE

Aunque no es imprescindible en un vehículo de aventura, el cabrestante permite adentrarse por pistas en mal estado con mayor confianza.



PLAZAS DELANTERAS



El cambio de asientos permite mejorar el confort a bordo, pero no corrige la inadecuada postura al volante del Defender, en la cual, por una parte, el asiento del conductor, el volante y los pedales están desalineados; mientras que por otra, el volante está en una posición fija y apenas hay juego en el reglaje longitudinal del asiento. La fiabilidad es crucial en un TT rutero, por lo que el motor se mantiene de serie, aunque no le sobran bajos.

MOTOR



La postura al volante es confortable gracias al nuevo asiento deportivo instalado, un punto siempre crítico en un Defender. Sin embargo, por culpa de los armarios, el respaldo del asiento del pasajero apenas se puede reclinar. La mejora de silencio de marcha es aún más notable y, gracias al aislamiento, el rendimiento del aire acondicionado es muy superior al del vehículo original.

El motor se queda algo justo

Con un peso en orden de marcha del orden de los 3.500 kg, es necesario extremar la precaución y anticipar las maniobras, pues las inercias son importantes, y el centro de gravedad, elevado. La potencia del motor se muestra un tanto justa para mover con soltura el conjunto, pero para los objetivos del viaje resulta suficiente. La velocidad de cruce durante el viaje es de 80 km/h en pistas de ripio (gravilla) y entre 90 y 100 km/h en carreteras de asfalto. A este ritmo, el consumo medio de combustible se man-

tiene entre 11 y 11,5 litros cada 100 km; una cifra muy razonable, teniendo en cuenta el volumen y la carga del vehículo, y que demuestra que el veterano motor de inyección directa del Defender sigue en plena forma.

Fuera de la carretera y como puedes imaginar en todo un Defender, es capaz de trepar por cualquier camino, incluso aquellos muy rotos. Su capacidad trialera está muy por encima de lo exigible en un viaje de aventura en solitario, donde la prudencia debe ser norma.

A la hora de cerrar este artículo nuestros amigos han entrado de nuevo en Estados Unidos y han llegado a Buffalo (Wyoming), después de recorrer Canadá y Alaska. El Defender solo ha sufrido incidentes menores y continúa funcionando incansable para llevar de vuelta a Brasil a sus intrépidos pasajeros. Si quieres conocer más sobre la ruta de estos aventureros, puedes consultar su web: www.zanzando.com.



BATERÍAS

El sistema de doble batería permite mantener una batería plenamente cargada mientras estamos acampados para asegurar, así, el arranque.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Marca y tipo	International HS Turbo (300Tdi)
Ciclo	Diesel
Disposición	4 cilindros en línea, longitudinal. Bloque de fundición de hierro y culata de aleación ligera.
Diámetro x carrera	90,48 x 97 mm.
Distribución	Árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro.
Alimentación	Inyección directa, bomba mecánica.
Desplazamiento	2.495 cm ³
Potencia máxima	115 CV a 3.800 r.p.m.
Par máximo	284 Nm a 1.600 r.p.m.
TRANSMISIÓN	
Embrague	Monodisco, en seco
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades hacia adelante y marcha atrás
Caja Tránsfer	LT230 T. Dos velocidades (reductor a 3,320:1)
Tracción	Permanente a las cuatro ruedas. Diferencial central bloqueable manualmente en cortas y largas.
CARROCERÍA	
Bastidor	Largueros y travesaños en escalera. Carrocería: Independiente en chapa de acero y aluminio.
Suspensión delantera	Eje rígido con dos tirantes y barra Panhard. Muelles helicoidales y amortiguadores de gas
Suspensión trasera	Eje rígido, guiado con dos tirantes longitudinales y brazo superior en forma de V. Muelles helicoidales y amortiguadores de gas
Frenos	Discos ventilados delante y macizos detrás. Amplificador de frenada de vacío.
Llantas	7 x 16" (serie: 6 x 16")
Neumáticos	265/75-16 (serie: 7,50 x 16, con cámara)

DIMENSIONES

Longitud	4.850 mm (serie: 4.599 mm)
Voladizo posterior	1.005 mm
Batalla	2.794 mm
Altura	2.400 mm (serie 2.060 mm)
Anchura	1.790 mm
Distancia libre al suelo	215 mm
Via delantera/trasera	1.520/ 1.520 mm (serie: 1.486/ 1.486 mm)
Tara	2.400 kg (serie 2.028 kg)
Capacidad depósito combustible	115 L (serie 75 L)

LA OPINIÓN TT

Todos los trabajos han ido orientados al uso que se iba a dar al vehículo. Se ha buscado, además, que la preparación fuera bastante discreta. No obstante, un vehículo base más confortable habría sido una gran idea.

	Defender
Vehículo base	★★★
Coste de la preparación	★★★
Calidad de realización	★★★★
Versatilidad	★★
Total	★★★★

