

Van goed tot gevaarlik

Die standaard-Nissan Navara is reeds een van die warmste bakkies op die mark vandag, maar daar is nog heelwat potensiaal in sy binnegoed opgesluit. **François Rabe** het een vir 'n paar dae in die hande van die die ombou-guru Rob Green gelos...

'n **Versneltyd van stilstand** tot 100 km/h in skaars 8,5 sekondes is in niemand se boekies te versmaai nie. Dat dit deur 'n tweeton-bakkie aangeteken word, is gewoon fenominaal.

Niemand sal egter stry dat 'n tyd van 7,01 sekondes nóg beter is nie. En standaard-kraglewering wat styg van 198 kW en 383 Nm na 317 kW en 620 Nm (byna dubbel!) sal jou nóg meer in jou bier en brandwyn laat stik. Dis sportmotor-terrein hierdie.

Dit verteenwoordig die transformasie van hierdie Nissan Navara met 4,0 V6-petrolenjin en seshang handrat wat op die oog af heel standaard daar uitsien, maar van reeds goed tot demonies gevaarlik verander is.

Ons het 'n standaard-Navara op 'n Dinsdagoggend deur ons gewone toetsprosedure gesit. Toe is dit deur Rob Green van Rob Green Motorsport weggeneem en 42 uur

later terugbesorg, oënskynlik steeds dieselfde bakkie, maar ons het geweet daar is onder die enjinkap gekarring, die vering is verstewig en die uitlaat vervang. Green het breed glimlag, en die syferkaste hiernaas vertel die volle verhaal.

Hierdie namark-ombouspesialis is al lank in die bedryf en het sy talente meer as veertien jaar lank met BMW's verfynd. In die laaste jare het daar egter 'n groot vraag na verbeterde verrigting onder veral Nissan-eienaars ontstaan, en Green het die geleentheid aangegryp om produkte ook uit hierdie stal vir opgradering te ontwikkel.

Die eerste Nissans wat onder sy hande deurgeloo het, was 350Z-sportmotors, waarvan hy al byna 70 omgebou het. Twee Fidentia-geborgde motors is in verlede jaar se Fireball Run ingeskryf en het onderskeidelik 'n derde en vyfde plek behaal.

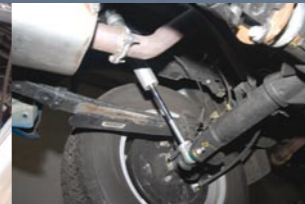
Die volgende model op sy lys was

die Navara en meganies-identiese Pathfinder. Enigene van dié modelle – 4x4's en 4x2's met petrol óf turbodiesel-enjins – kan met 'n drukaanjaer

gravitasie na die oliepan dreineer. Volgens Rob is hierdie aanjaer permanent aktief, gevolglik is druk van luierspoed beskikbaar, sodra die

Alle onderdele van die ombouing wat nie van staal is nie, soos die lugfilter-hulsel, is van koolstofvesel omdat dit lig en koel is. Die koniese

vergroete skyfremme met vier knypers voor opgegradeer kan word. Dis sterk aan te beveel – met 'n topsnelheid soos op die RGM Navara het jy al die



Rob Green Navara-ombouing bestaan uit Vortech drukaanjaer, versterkte vering en verrigtingsuitlaat. Besonderhede oor ombouings by: www.rgmotorsport.com



Van 383 Nm tot 620 Nm

toegerus word. En hy is besig met ontwikkelingswerk op 'n Murano.

Om 'n standaard-motor in 'n Rob Green Motorsport-weergawe te omskep (Rob kan enigiets ombou; gaan kyk op www.rgmotorsport.com wat hy al alles gedoen het), is 'n proses wat normaalweg so vyf dae duur.

Rob sê hy verkies om aan splinternuwe motors te werk omdat sy onderneming dan Nissan se volle 3 jaar/100 000 km fabriekswaorborg met sy eie (onderskryf deur Warranty Solutions) kan oorneem.

Eienaars met 'n gebruikte motor kom slegs in aanmerking vir die balans van die oorspronklike fabriekswaorborg. En vir die waorborg om doeltreffend te bly, kan die omgeboude produk slegs deur 'n RGM-handelaar of -agent in enige van die hoofsentra landwyd versien word.

Voordat tegnici die drukaanjaer aanbring, word die voertuig eers aan 'n dinamometer gekoppel om te verseker dat dit binne aanvaarbare marges aan die vervaardiger se oorspronklike, standaard-spesifikasies voldoen. Daarna word 'n Dastek mikroskyfie ingebou om die enjinprogrammering aan te pas, en 'n vloeistofverkoelde RGM/Vortech V2 SC-Trim drukaanjaer word daarop vasgebou.

Die Vortech-aanjaer is afgewerk in gepoleerde staal en beskik oor 'n eenrigting sentrifugale ontwerp met heliese ratte wat besonder stil is. Smering is deur olie wat onder hoë druk ingespuut word en slegs deur

versneller ingetrap word.

RGM het besluit op 'n MRP-stelsel van vloeistofverkoeling vir die aanjaer – 60% daarvan is Glycol-teenvriesmiddel, die res water – omdat dit geen modifikasies soos die aanbring van 'n bykomende verkoeler aan die voorkant van die voertuig noodsaak nie. Gevolglik het dit nie 'n invloed op die enjin se bestaande verkoelingsstelsel en lugvloei nie, veral wanneer voertuie vir swaar diens ingespan word, soos met veldry- of sleepwerk.

Die elektriese waterpomp vir die aanjaer is deur RGM self ontwikkel en werk onafhanklik van die enjin se eie waterpomp. Die hitte-omsetter kry ook 'n eie elektriese waaier vir wanneer die voertuig swaar diens doen.

Ten einde die gehalte, duursaamheid en integriteit van die oorspronklike produk te verseker, word die enjin in die proses van ombouing en verstelling geensins oopgemaak of met die bestaande hardeware daarvan gepeuter nie. Die enigste komponente wat wel vervang word, is vonkproppe wat 'n koeler ontbrandingsbestek het, en 10W60 sintetiese enjin-olie.

filter hoef nie vervang te word nie en word bloot tydens normale versiening skoongemaak.

Laastens word die bestaande uitlaatstelsel vervang met een van vlekrye staal, en kan die katalisator op versoek behou of uitgehaal word. Die voertuig se snelheidsregulator kan ook verwyder word.

Tensy kopers modifikasies aan die veerstelsel en bande aanbring, is die gevolg van 'n RGM-ombouing onder die enjinkap 'n produk wat op 'n haar lyk soos 'n standaard-model op die pad, omdat aan geen bakpenele geraak word nie.

Saam met meer enjinkrag kom noodwendig hoër snelhede en verhoogde dinamika. Vir 'n meer aggressiewe voorkoms kan 'n RGM/SAX-veerstelsel bestaande uit sterker gasgevulde skokbrekers en doelgeboude bladvere agter, en hoëverrigting wiele en bande, aangebring word.

Die vering kan hoër of laer verstel word, terwyl die remstelsel met

stilhoukrag nodig wat jy kan kry...

Nuwe motors wat in Gauteng deur Rob Green Motorsport omgebou word, word meestal deur Bruma Nissan verskaf. Die standaard-4,0 V6 bakkie wat vir WIEL omgebou is, het gekom van DTM Nissan Helderberg in Somerset-Wes. Kopers kan egter hul eie motors van enige handelaar bekom.

Die RGM enjin-ombouing op die Navara kos R56 500 en sluit die 3 jaar/100 000 km waorborg in.

Ná die lopies van 230 km/h in die RGM Navara was my knieë lam. Hoewel steeds uiters stabiel, is bakkies soos die Navara nie gebou vir sulke snelhede nie.

Nee, hierdie tipe ombouing is meer gerig op mense wat bykomende krag soek om swaar vrag te sleep of vir harde werkdoelindes waar bestendige wringkraglewering veral 'n vereiste is. Die blits-verrigting in die liga van 'n sportmotor is byna 'n toevalligheid. ■

Nissan Navara 4,0 V6 4x2 vs. RGM Navara 4,0 V6

VERRIGTING:	Nissan Navara 4,0 V6		RGM Navara 4,0			
	Nissan Navara 4,0 V6	RGM Navara 4,0	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)			
V6			Nissan Navara 4,0 V6/RGM Navara 4,0 V6			
Maks. krag ISO (kW):	198	317	3de	4de	5de	6de
Maks. wringkrags (Nm):	385	620	40-60:	4,11/3,76	6,04/5,59	10,15/10,13
			60-80:	2,63/2,24	3,76/3,39	5,63/5,10
			80-100:	2,74/2,06	3,84/3,31	5,59/4,72
			100-120:	3,04/2,06	4,26/3,29	6,00/4,76
			120-140:	3,75/2,24	4,68/3,24	7,05/4,92
						13,54/9,45
MAKSIMUM SNELHEID (km/h)			VERRIGTINGSFAKTORE:			
Ware snelheid:	190	230	Nissan Navara 4,0 V6		RGM Navara 4,0 V6	
Snelheidsmeter lees:	195	220+	Krag/gewig (W/kg):	96,44	152,77	
			Krag/liter: (kW/liter):	50,08	79,25	
			Wringkrags/liter (Nm/liter):	97,37	155	
			Sleuroeffisiënt (Cd):	0,41	0,41	
			Gewig soos getoets (kg):	2 053	2075	
			Gewigverspreiding voor/agter (%):	52/48	52/48	
			<small>(Bereken volgens "gewig soos getoets", bruto vooroppervlak, raiverhoudings en ISO kragleweringstelsels)</small>			
VERSNELLING (sekondes):						
0-60:	3,82	3,41				
0-80:	5,75	4,65				
0-100:	8,49	7,01				
0-120:	11,70	9,47				
1 km naellopie:	29,44	27,21				
Eindsnelheid:	179,1 km/h	194,8 km/h				