KIT DE MUELLES Y AMORTIGUADORES TRAIL MASTER

Excelente recambio

La firma Trail Master ofrece un kit de muelles y amortiguadores para el Suzuki Jimny al que hemos sometido, junto a un amortiguador de dirección del mismo fabricante, a una prueba extrema de 5.000 kilómetros, la mayoría de ellos por los caminos, pistas y dunas más exigentes de Marruecos. El resultado, sobresaliente. Se trata de una muy buena opción entre los auténticos recambios TT.

Texto y fotos: **Juan Carlos Ramírez**

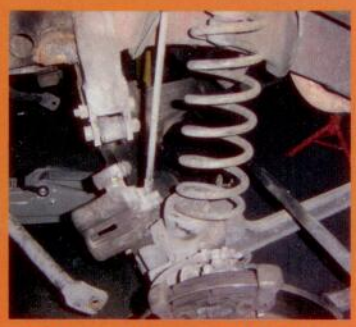
Los amortiguadores originales de un Suzuki Jimmy son duros y fiables, aguantan más incluso de lo que cabe esperar. Sin embargo, tras muchos kilómetros de asfalto y campo, como todo en la vida, llegan a su fin. Se nota de inmediato porque su aceite, muy licuado, permite considerables balanceos de la carrocería y además se detectan algunas fugas por los retenes de los vástagos. Llegada la hora de la sustitución, son varios los recambios que se pueden encontrar en el mercado, pero lo más interesante, a priori, es el kit que comercializa Trail Master, cuyo precio es de 473 euros. A éste se le puede añadir, para completar el lote, un amortiguador de dirección de la misma firma, cuyo coste es de 75 euros.

Pero como una cosa es lo que parece y otra lo que puede ser, nada mejor que una prueba dura una vez montados en el Jimny. El itinerario elegido, una difícil ruta por Marruecos partiendo de España, constaba de prácticamente todos los tipos de superficie. En total, 1.000 kilómetros de asfalto por autopista y carreteras en buen estado hasta llegar a África. Una vez allí, 4.000 kilómetros por todo lo que ofrece el país alauita: asfalto agresivo, pistas rápidas y pedregosas próximas a la frontera con Argelia, la arena fina del Erg Chebbi, hamadas y, para finalizar, los durísimos tramos del Atlas, en el que no faltaron el barro y el agua.

Con el kit en la mano

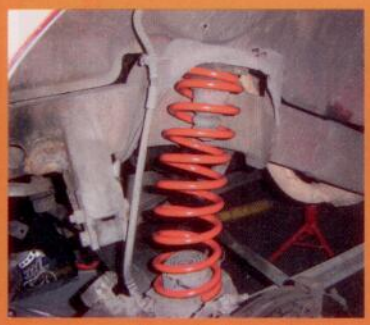
El kit está formado por cuatro muelles, cuatro amortiguadores, un juego de piezas para no modificar el comportamiento de la válvula de frenado del eje trasero y como complemento se pude instalar un amortiguador de dirección. El conjunto presenta un acabado correcto, en

MONTAJE RÁPIDO Y FÁCIL



El primer paso es desconectar la estabilizadora y descolgar el eje.

El material necesario para realizar el cambio de suspensión está formado por un juego de "borriquetas", un gato hidráulico y un juego de llaves.
En primer lugar, hay que aflojar las tuercas de las ruedas y, posteriormente, elevar el vehículo. Con las borriquetas apoyadas en el chasis y el gato sujetando el eje en cuestión, aflojaremos los tornillos de los amortiguadores, que una vez retirados permitirán descolgar el eje. En el delantero hay que soltar la barra estabilizadora para retirar y colocar los nuevos muelles. A continuación instalaremos los amortiguadores del kit. En el eje trasero, el trabajo concluye con la instalación de una pletina de chapa que mantiene el comportamiento original de la válvula del limitador de los frenos.
La instalación del amortiguador de dirección es muy sencilla y rápida. Un extremo se fija al chasis, utilizando un taladro existente y por el otro a la barra de la dirección mediante unos abarcones que forman parte del kit.



Los nuevos muelles, más altos que los de serie, son los primeros elementos que se deben instalar. Es una operación fácil.

Después de colocar los amortiguadores delanteros, hay que volver a reapretar todo el conjunto.

Es importante hacer coincidir la parte inferior del muelle trasero con el soporte existente mientras que la parte superior se fija mediante un taco de goma.

Una vez instalados los muelles y amortiguadores traseros, es importante reapretar todos los elementos que previamente hemos "tocado", como la estabilizadora.

Puede resultar necesario repasar los silentblocks traseros con un cúter para que el amortiguador ajuste perfectamente.

Antes de instalar el amortiguador de dirección hay que montar los herrajes que lo fijarán a la barra de dirección.

Este pequeño taladro existente en el chasis del Jimny permite fijar un extremo del amortiguador de dirección.

Para finalizar, se fija el amortiguador a la barra de dirección mediante los abarcones suministrados por el fabricante.

El kit de suspensión cuesta 473 euros y el de dirección, 75

el que no faltan los fuelles de goma ni las bridas de amarre. Destaca el diámetro del vástago, pero lo que más sorprende es el peso de cada amortiguador. Hay que reconocer que el kit, a primera vista, causa una buena impresión. Todo indica que va a funcionar, pero... hay que comprobarlo.

Con el kit se adjunta un certificado del TUV (el organismo de homologación de Alemania, país también originario de Trail Master) y unas instrucciones perfectamente escritas en... ¡alemán! Menos mal que las ilustraciones no dejan lugar a dudas a la hora de proceder a su instalación.

La calidad de un producto depende de sus prestaciones y su robustez y, por si teníamos algún problema, llevamos para nuestra larga prueba un amortiguador trasero y otro delantero de recambio, que no fueron necesarios.

El reto del peso

El ritmo de la prueba fue rápido y con mucho peso (el Jimny hay que cargarlo a tope para una ruta africana de 10 días), siempre en el límite de lo máximo permitido para este vehículo. Eso sí, también lo examinamos en vacío. En esta circunstancia se muestra firme, bien sujeto; se hunde lo justo al acelerar, frenar o tomar una curva, transmitiendo confianza y seguridad al conductor. El confort no se resiente mucho, >

COMPORTAMIENTO POR CAMPO

Por pistas rápidas, el kit de Trail Master rinde al máximo. Por un lado, el mayor recorrido de los muelles en compresión permite absorber todo tipo de irregularidades sin hacer topes. Por otro, los amortiguadores controlan con firmeza los desplazamientos de los ejes, contribuyendo de forma drástica al control del vehículo. El conjunto de ambos permite rodar muy deprisa con gran capacidad de absorción y buen nivel de guiado de las trayectorias. A medida que el terreno se complica, el vehículo mantiene el tipo y permite disfrutar al volante gracias a los mejorados ángulos de ataque, aunque en trial extremo no estaría de más una amortiguación un poco más suave. Durante nuestro recorrido, debido al peso, empezamos rodando suave. Y como los amortiguadores mantenían el tipo, fuimos aumentando el ritmo. El resultado, sobresaliente.

Fuera del asfalto, el amortiguador de dirección invirtió los papeles, mostrándose como un elemento a tener en cuenta para mejorar el control del vehículo, especialmente al rodar deprisa.

8ª edición Premios de revistas ARI 2006

Asociación de Revistas de Información

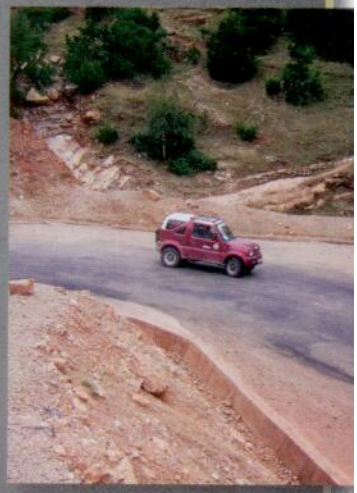
La Asociación de Revistas de Información convoca la 8ª Edición de los Premios de Revistas ARI, a la excelencia editorial, dirigidos a publicaciones y profesionales del medio revistas.

Asociación de Revistas de Información (ARI). Teléfonos: 91 360 49 40
Fax: 91 521 12 02. E-mail: revistas@revistas-ari.com. www.revistas-ari.com
Plaza del Callao, 4, 10º A. (Palacio de la Prensa). 28013 Madrid

arvato print ibérica BERTELSMANN · Avenida Gráfica · BOYACA · dédalo grupo gráfico · DISPAÑA · GS General Servat · Logista Publicaciones · MYLLYKOSKI · m-real · Quebecor Ibérica · SGEL · STORAENSO · UPM

COMPORTAMIENTO EN ASFALTO

El rendimiento varía drásticamente en función de la carga. Con el conductor y un copiloto, el Jimny se muestra duro, especialmente de la parte trasera. En definitiva, incómodo desde el punto de vista del confort, pero sujeta muy bien la carrocería para rodar rápido, de forma que no se nota el aumento de cinco centímetros de altura que proporcionan los muelles. En nuestra prueba, el peso fue un handicap que a priori pudo haber desvirtuado el ensayo. Sin embargo, es de destacar el rendimiento de estos amortiguadores bajo dichas circunstancias. Por su parte, el amortiguador de dirección ofrece un tacto extraño al volante con escasa capacidad de retorno después de girar. En asfalto, no nos convenció.



El conjunto formado por los amortiguadores, muelles y amortiguador de dirección muestra su rendimiento óptimo sobre terrenos difíciles, aunque sin llegar a ser trialeras extremas.

Sobre pistas en mal estado ofrece su mejor rendimiento esta suspensión

pero se nota que el todoterreno ha perdido suavidad al rodar sobre las irregularidades del asfalto.

Pero la prueba de fuego llegó durante los diez días que rodamos con el vehículo rozando los 1.500 kilos de peso. Por autopista, mantenía un aplomo satisfactorio, mostrando buenas maneras incluso frente al viento lateral. Las carreteras alauitas, reviradas y complicadas, no plantearon problema alguno, siempre con el vehículo controlado y sujeto.

Por pistas empezamos con prudencia; por delante teníamos muchos días y kilómetros que recorrer. Pero pronto las buenas maneras y comportamiento del kit dieron confianza al pie derecho. La verdad es que, al cabo de unas horas, empezamos a rodar al ritmo que podíamos y que en principio estaba condicionado por los 40 litros de gasolina de los bidones instalados en el portón trasero. Una vez vaciado uno de los jerrys, el Jimmy mejoraba sensiblemente el comportamiento, invitando a dar gas.

Ideal para el campo

El amortiguador de dirección no causó las mismas sensaciones que la suspensión en asfalto. En rectas, el vehículo es, sin duda, menos nervioso, pero en curvas el volante no retorna y hay que ayudarle.

Fuera de los ríos negros, el vehículo va francamente bien, hasta el

Aunque el manual y la documentación están en alemán, la claridad de las ilustraciones no plantea dificultad alguna si nos animamos a realizar la instalación nosotros mismos.

VÁLVULA DE CARGA DE LOS FRENOS

El aumento de altura que proporcionan los nuevos muelles modifica la posición de trabajo de la válvula de carga de los frenos traseros. Esta válvula limita el paso del líquido de frenos cuando el Jimny va descargado para evitar que las ruedas traseras se bloqueen. Si el vehículo circula cargado, la capacidad de frenado es mayor y por tanto dicha válvula aumentará la presión disponible en los tambores traseros.

El kit dispone de una pletina que permite mantener el sistema de accionamiento de la válvula anterior en su punto óptimo a pesar de modificar la altura del eje respecto al chasis.

Pletina incluida en el kit.

Pieza original.

CARGA DEL VEHÍCULO

TARA (peso en vacío)	1.080 kg
Cabrestante	40 kg
Ruedas (6)	15 kg
Arco antivuelco	20 kg
Combustible	90 kg
Repuestos	20 kg
Herramienta	10 kg
Comida	15 kg
Material acampada	10 kg
Ropa	20 kg
Piloto	70 kg
Copiloto	90 kg
TOTAL	1.480 kg (Carga máxima)

punto de que olvidamos por completo la falta de retorno del volante en las curvas; su incorporación sirve para filtrar los golpes de roderas, piedras o zanjas, permitiendo una conducción más tranquila y segura. Cuanto más difícil, complicado y trialero es el camino, mejor es el comportamiento de la dirección.

Durante todo el recorrido probamos el vehículo sin contemplaciones, a un ritmo alto y con el peso al límite de la carga máxima. Pese a ello, las pistas duras no pudieron con los retenes, el aceite y los vástagos de los amortiguadores, demostrando que estamos ante un producto de gran fiabilidad incluso cuando se le expone a condiciones extremas.

Como alternativa a este kit, en el mercado español se pueden encontrar otros conjuntos. Es el caso de los australianos de Old Man Emu, con unos muelles de rendimiento muy satisfactorio y unos amortiguadores que no lo son tanto. También están los de Bilstein y Koni, muy aceptables para quienes gustan de una suspensión enérgica por encima del confort o prestaciones muy trialeras, aunque con precios superiores a los de Trail Master.

www.suzuki.es

Elige campo. Carretera. Ciudad. Montaña. Pista. Autopista. Porque en cualquier terreno, el Nuevo Grand V te seducirá: por su innovador diseño, por su espíritu 4x4 y por su amplísima capacidad interior, que siempre resp a lo que esperas de él. Porque cada momento de tu vida cuenta: aprovéchala con el Nuevo Grand Vitara.

Descúbrelo en:

QUILES
www.quiles-auto.com

19004 GUADALAJARA - Ctra. de Fontanar, Km. 1 - Tel. 949 211 457
19300 MOLINA DE ARAGÓN - Ctra. de Teruel, s/n - Tel. 949 830 742
28850 TORREJÓN DE ARDOZ - Avda. de la Constitución, 200 - Tel. 916 563 397