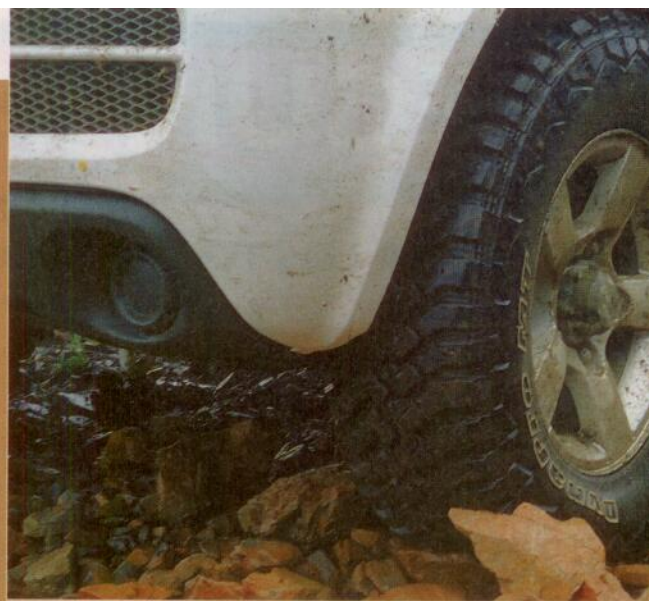


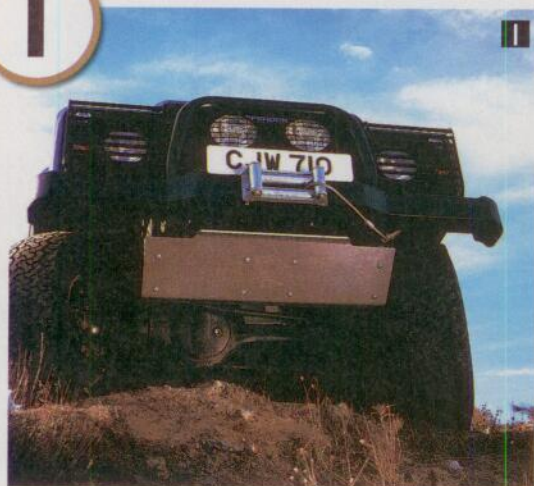
CONSEJOS PARA SOBREVIVIR A...

UN DÍA DE PIEDRAS

Cuando se circula sobre piedras hay que encontrar la mejor manera de avanzar y, además, proteger el vehículo, sobre todo los neumáticos, de la acción agresiva de las mismas . Texto y fotos S. Ramirez



1



PREPARACIÓN DEL VEHÍCULO

■ Rodar sobre piedras exige una suspensión capaz de absorber los traqueteos y vibraciones que provoca las irregularidades de este elemento. Los amortiguadores deben tener gran capacidad de absorción a baja velocidad y mostrarse firmes a ritmos altos, para que sean eficaces, realicen su trabajo e impidan que las vibraciones se transmitan al chasis y la carrocería.

■ A la hora de trialear por zonas de piedras, debemos tener en cuenta las zonas a

proteger, preferiblemente con duraluminio (1) o nailon (2). Si circulas rápido, no debes olvidar que las ruedas despiden multitud de piedras que pulen y destrozan las zonas donde impactan. Los vehículos que llevan los amortiguadores traseros por delante del eje (3) están muy expuestos a sufrir agresiones de las piedras que proyectan las ruedas delanteras, llegando incluso a destrozarlos.

■ Unas estriberas tubulares ayudan a proteger la carrocería al circular por trialeras.

2

NEUMÁTICOS

■ Las piedras no siempre presentan una superficie suave, como la de los cantos rodados de los ríos, por ejemplo, sino que tienen aristas vivas y bien definidas que actúan como auténticos cuchillos sobre la goma. Para rodar con ciertas garantías de éxito sobre este tipo de superficies conviene equipar neumáticos de tipo M/T –mud terrain– dotados del mayor número de lonas posible y con mayor grosor de goma, así como de flancos reforzados. En cualquier caso, para evitar cortes y grietas, hay que ser muy exigentes con el control de las presiones. A la hora de abordar una zona con grietas conviene evitar que los flancos sean alcanzados por las aristas cortantes y, preferiblemente, utilizaremos la banda de rodadura para pasar sobre ellas.



3

PRESIONES ADECUADAS



■ A la hora de practicar trial (4), lo mejor es partir de la presión nominal del vehículo –la que recomienda el fabricante– y bajar la presión tres o cuatro décimas. En este tipo de competición los vehículos van totalmente descargados y la velocidad es muy baja por lo que el riesgo de cortes y pinchazos es moderado. A cambio, dispondremos de la máxima capacidad de tracción y adherencia.

■ Al circular por zonas de piedras sueltas sobre tierra, no conviene subir mucho

la presión para mantener en niveles óptimos la capacidad de tracción de los neumáticos.

■ Si rodamos por pistas de montaña (5), nos podemos encontrar con trazados sobre terrenos muy duros con abundantes piedras sólidamente adheridas al terreno y provistas de aristas muy afiladas que suponen un grave peligro para la integridad de los neumáticos. Aquí hay que mantener las presiones elevadas, para evitar cortes.



Rodar sobre zonas de piedras provoca numerosas vibraciones que someten a toda la mecánica a un duro sobreesfuerzo. Las suspensiones, la dirección, la carrocería y, sobre todo, los neumáticos, son los principales perjudicados. Para mitigar estos efectos perniciosos, debemos limitar la carga que transporta el vehículo, adaptar la velocidad a la situación y controlar las presiones de las ruedas.

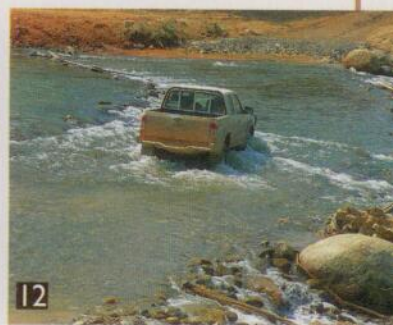
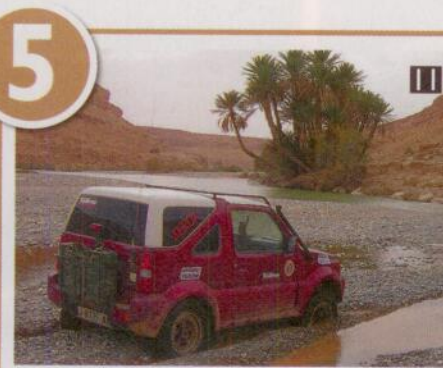
Generalmente, debemos abordar esta superficie con las presiones altas, con objeto de evitar cortes y pinchazos en las ruedas. Sin embargo, podremos observar como, en algunas competiciones, los participantes emplean presiones muy bajas. Para aclarar la cuestión tendremos que distinguir entre competiciones tipo raid, viajes-aventura, rutas de fin de semana y competiciones de trial extremo.

En los tres primeros casos, pinchar o rajar un neumático supone una seria complicación —puede provocar, incluso, la inmovilización del vehículo— que se debe evitar a toda costa. Por lo tanto, es obligatorio rodar con presiones altas y equipar neumáticos de estructura reforzada, tanto interna —con cuantas más lonas, mejor— como externamente —con tacos en los flancos— que ofrezca una rueda rígida y dura, resistente a las agresiones externas.

En competiciones de trial extremo prima, ante todo, conseguir la máxima tracción y adherencia, incluso en detrimento de la integridad de las gomas. A la hora de la verdad, nos encontraremos las piedras de muy diversa forma y no siempre podremos optar por subir la presión de las ruedas para resolver la situación.

4 CARGA Y VELOCIDAD

■ Las suspensiones son uno de los elementos que más sufren cuando transitamos por terrenos pedregosos. La irregularidad del terreno obliga a estas a trabajar constantemente y hay dos variables que, además, aumentan considerablemente el nivel de exigencia al que se ven sometidas las mismas: la carga del vehículo y la velocidad. Cuanto mayor sea la irregularidad del terreno y, en función de la carga que lleve el vehículo, debemos adaptar el ritmo de marcha, es decir, rebajarlo. Cuanto más irregular sea el terreno y más cargado vaya el todoterreno, más tendremos que bajar la velocidad.



PIEDRAS BAJO EL AGUA

■ Los lechos de los ríos pueden presentar zonas de cantos rodados que, a menudo, tendremos que cruzar (I). En este caso, no presentan mayor dificultad, con prudencia y una velocidad reducida solventaremos la situación sin problemas. Sin embargo, no siempre será así: es posible encontrar pistas que transcurren por el lecho de un río —generalmente seco— y durante varios kilómetros tendremos que rodar sobre cantos rodados de diferentes tamaños. En este último caso es preferible subir unas décimas la presión de las gomas y extremar la atención en la conducción, para evitar golpear las ruedas con las piedras de forma brusca. Este

tipo de superficie afecta mucho a los amortiguadores, que tiene que trabajar a tope para sujetar el continuo movimiento de las ruedas que, a menudo, apuran al máximo el recorrido de la suspensión.

■ La presencia de piedras en un curso de agua presupone que el fondo no es fangoso y por tanto podemos vadear sin dificultad; pero, en ocasiones, no es así y debajo de un manto de piedras o, más bien, de grava se esconde un terreno blando (II) y empapado de agua que atrapará nuestro vehículo impidiendo su avance. La experiencia y, sobre todo, una inspección previa del terreno nos permitirá detectar este tipo de zonas antes de que sea demasiado tarde.



6 EN UN MAR DE PIEDRAS

■ En África nos encontraremos en muchas ocasiones con zonas desprovistas de pistas y caminos con piedra abundante. Estos pedregales tendremos que pasarlos con las presiones altas y con mucha paciencia. En este caso, mantener un ritmo de marcha tranquilo es fundamental para que las gomas no sufran y las suspensiones trabajen de forma correcta. Al volante debemos buscar la trazada que nos permita avanzar de forma constante, intentando evitar las piedras más grandes y manteniendo el rumbo lo más recto posible.

EN PEDREGALES HAY QUE RODAR DESPACIO Y LO MÁS RECTO POSIBLE

¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA?

Envíanosla a fcnadilla@luike.com y te la responderemos