

REPARACIONES DE EMERGENCIA EN GRANDES RUTAS Y RAIDS (I)

MEMORIAS "MECÁNICAS" DE ÁFRICA

Mantener la calma y agudizar el ingenio son las claves para resolver los problemas que tarde o temprano acabarán surgiendo en nuestros desplazamientos por tierras inhóspitas y lejanas. A lo largo de estos años, hemos vivido decenas de percances que nos han hecho crecer en experiencia, ser más previsores e imaginativos. Texto y fotos: S. Ramírez

Viajar con nuestro TT por el continente africano transmite una mezcla de sensaciones difíciles de describir: libertad, diversión, relax, disfrute de la naturaleza... Sin embargo, es justo reconocer que no todo es positivo, y en muchos momentos, la preocupación o el peligro forman parte de esa combinación de impresiones. Con ingenio, se pueden resolver muchos problemas mecánicos, pero para ello hay que estar bien equipado de herramientas y materiales que la experiencia se encarga de seleccionar.

A lo largo de una treintena de viajes, no son pocas las ocasiones que han puesto a prueba nuestros nervios, unas por pura acción y otras por omisión, por relajarnos en la preparación del viaje.

EL CLÁSICO PINCHAZO

En una ocasión, pinchamos tres veces la misma rueda del Toyota con el que participábamos en la Sahara Aventura. Al final de la prueba, utilizamos siete ruedas. El motivo fue no emplear neumáticos MT

o, al menos, AT. Y no fue la única vez en que las ruedas fueron la causa de nuestras desdichas. Durante el transcurso del Dakar 2007, destrozamos varias. Detectar un pinchazo a tiempo marca la diferencia entre poder reparar o tener que tirar la rueda destrozada por la llanta. Aun así, con la ayuda de una cámara y un trozo de goma fuerte que tape el corte del neumático, podemos rodar a baja velocidad durante muchos kilómetros.

Pero no solo las piedras y el firme en mal estado son una amenaza extraordinaria. El polvo y el combustible de mala calidad pueden disminuir drásticamente el rendimiento de nuestro propulsor. Al final de una etapa de la CUP 180, el motor de nuestro Terrano II parecía dormido. Un simple soplado y el posterior sacudido a fondo del filtro de aire devolvió al propulsor todo su brío. Más difícil de resolver fue un problema que nos surgió en un mar de dunas de Túnez, cuando sufrimos un incidente similar. Resultó ser el filtro, sí, pero esta vez el del combustible. No olvides llevar uno de repuesto.

La previsión es esencial, tanto a la hora de elegir los recambios imprescindibles como a la hora de decidir qué modificamos en nuestro vehículo para prepararlo para la aventura. Planificar la preparación debe llevar su tiempo; si no lo hacemos así, podemos encontrarnos con un sinfín de dificultades. En una ocasión, la falta de capacidad de frenada que notamos en una dura pista aluita nos hizo descubrir que habíamos desgastado excesivamente las pastillas de freno. Su compuesto demasiado blando ofrecía una frenada muy eficaz, pero su desgaste, con el vehículo cargado y a ritmo elevado, era muy superior al normal. El problema era que, aunque quedaban un par de milímetros de elemento de fricción, el pistón de la pinza no tenía recorrido suficiente para presionarlas contra el disco.

Así que construimos unas pastillas de chapa de tres milímetros que colocamos entre el pistón de la pinza de freno y las pastillas de freno. Fue laborioso y jamás se nos hubiera ocurrido en España, pero dio resultado.



Un problema muy frecuente con los frenos es la rotura de los latiguillos de goma. Si disponemos de un tapón, podemos mantener, al menos, uno de los dos circuitos –delantero o trasero– operativo. Por tanto, nunca debe faltar entre nuestro kit de piezas varias.

BLOQUEAR LA TRANSMISIÓN

La transmisión también nos puede dejar en la estacada. Una cruceta rota no tiene solución, pero sí podemos desmontarla y bloquear el diferencial central si nuestro vehículo es de tracción total permanente, de forma que podamos rodar en 4x2. Así tuvo que regresar un Discovery I desde el Sáhara occidental. La suerte fue que la avería permitió sacar el vehículo hasta el asfalto.

Los retenes también pueden hacer de las suyas. Si disponemos de aceite y una jeringuilla o manguera de plástico para poder rellenar los grupos o las cajas de cambios y la reductora, podemos ir compensado la fuga hasta llegar a un taller. Una lata con aceite de transmisión nunca debe faltar en nuestro equipo de viaje. Incluso se puede ir mas allá de lo razonable si no quieres renunciar a seguir en una competición. Hace años, en una Sahara Aventura, el equipo Costa Blanca limó los dientes de su Land Rover para poder seguir rodando después de una rotura de estos, y también recordamos cómo un Mercedes GD 240 repostaba aceite en el grupo delantero cada vez que llenaba el depósito de gasóleo.

Y es que las condiciones extremas favorecen la aparición de las roturas. A veces pueden subsanarse “anulando” el componente averiado. Al sur de Marruecos, se nos rompió el radiador de la calefacción. La reparación fue sencilla: bastó con estrangular los dos manguitos que salen del motor y alimentan el radiador averiado. Cinta aislante y un taco de madera a modo de tapón de botella fueron suficientes. Si la avería es un pequeño poro, se puede resolver taponando la fuga con un simple chicle o mediante soldadura química. Por ello, el pegamento de dos componentes es otro de los elementos básicos de nuestro equipo.

AVERÍAS IMPREVISIBLES

Si somos previsores, las averías “normales” no deben suponer ningún problema. La rotura de la correa del alternador que sufrió nuestro Suzuki Jimny en una reciente ruta por Marruecos no pasó de suponer un pequeño retraso en nuestro recorrido. Disponer de todas las correas de recambio es obligatorio en cualquier viaje más allá de Europa. Más complicada de resolver fue la rotura del cable del acelerador, que solucionamos usando el de una motocicleta y una clema de electricista. Desde entonces, siempre

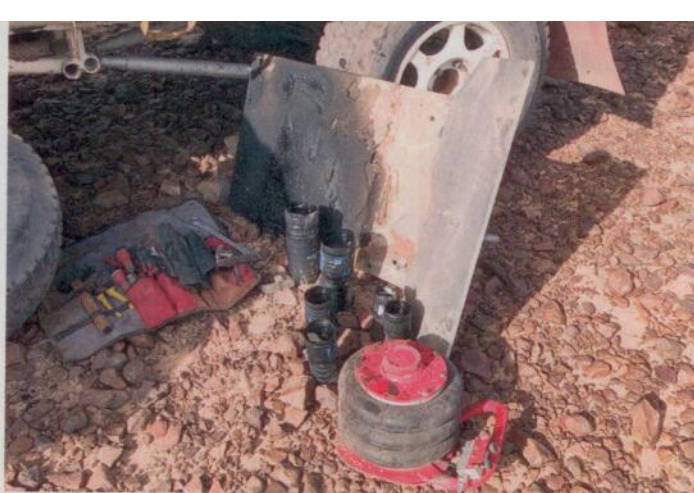
llevamos un par de metros de cable *bowden* entre nuestros pertrechos.

Las roturas, en general, son difíciles de resolver si no tenemos una pieza de recambio. En las dunas, es muy frecuente dañar los parachoques, especialmente en los 4x4 modernos, equipados con faldones de plástico.

Las bridas de plástico son un aliado imprescindible a la hora de sujetar todo tipo de cosas. Un paquete nunca puede faltar. Tampoco debemos iniciar nuestra ruta sin un rollo de alambre que nos permita preparar una brida de sujeción a medida. Gracias a él, resolvimos la rotura de los soportes del escape de un Suzuki Vitara, que nos ocurrió en medio de un

qued. La combinación de la soldadura química, el alambre y una simple chapa de una lata de conservas puede ayudarnos a reparar un cárter perforado o reforzar una zona dañada.

Las roturas de los silentblocks pueden resolverse de forma rudimentaria inmovilizando el elemento en cuestión con la ayuda de cintas tensoras. Te recomendamos llevar siempre goma de diez milímetros de espesor y fabricar los tensores in situ con la ayuda de varilla roscaada, que cortaremos a medida. En los casos en los que los *silentblocks* sean especialmente frágiles –por ejemplo, en el Suzuki Samurai–, conviene llevar los correspondientes repuestos.



¡Recupera el aceite! Si tienes que desmontar parte de la transmisión, es crucial que recojas todo el aceite. Por una parte, es una responsabilidad ecológica básica, pero, además, puedes llegar a necesitarlo si tienes una fuga o una nueva rotura. Lo que aquí es basura, en ruta puede ser oro.



Prueba antes de viajar. La instalación eléctrica defectuosa de un accesorio puede arruinar el viaje (izda.). Una preparación mal hecha, como el cárter que chocaba con el grupo en el TT de J.M. Salinero (arriba), nos hará abandonar un raid.



Planifica bien la preparación. Si montas un doble amortiguador, prevé soportes individuales, ya que si uno se rompe, aún te quedará el segundo, como nos ocurrió en el Dakar a bordo de nuestro Mercedes Unimog (abajo).



Utiliza el ingenio. Un cable de acelerador roto no es una gran avería, pero es suficiente para inmovilizarte. Como cualquier otra pieza imprescindible, si no se puede sustituir, tendrás que repararla. Una clema eléctrica puede ser suficiente.