



La conducción 4x4 requiere una técnica específica y unos conocimientos básicos de las posibilidades mecánicas del vehículo y de sus puntos más débiles.

SABER PARA PREVENIR

Los 10 problemas más frecuentes de un TT

Rodar fuera del asfalto somete a nuestro vehículo a un trato duro y exigente que se traduce más tarde o más temprano en averías, la mayoría de ellas de forma repetitiva y común a casi todos de los todoterreno. Conocerlas ayuda a prevenirlas.

Texto: Juan Carlos Ramírez Fotos: J.C.R./L.M.N.

Los pilotos de circuito deben aprovechar al máximo su vehículo durante un tiempo limitado. Los de raids deben compaginar velocidad y conservar la mecánica. Varios días de compe-

tencia y la naturaleza del terreno obligan a mantener un ritmo que minimice los problemas y permita seguir la carrera hasta el final.

El usuario de un todoterreno debe encuadrarse en este último tipo

de conductores, que saben combinar prestaciones con fiabilidad. Y es que la realidad indica que siempre surgirán problemas, pero muchos de ellos se pueden evitar o, por lo menos, minimizar.

El sentido común, la prudencia, un mantenimiento adecuado y buenos hábitos en la conducción reducirán al mínimo estos clásicos problemas que surgen cuando abandonas el asfalto. No lo olvides y ponlo en práctica: tu vehículo te lo agradecerá y tu bolsillo también. ■

ALTAS TEMPERATURAS



La temperatura del motor es siempre un factor a controlar continuamente. En la conducción todoterreno hay muchos momentos en que es necesario dar gas a fondo y rodar en marchas cortas. Zonas de barro, trialeras o arenosas son algunas de ellas. En estas circunstancias es muy posible que tengamos problemas de temperatura. Dichos problemas suelen estar asociados a una falta de mantenimiento. La suciedad en el radiador, una correa del ventilador agrietada o fugas en el circuito de refrigeración son causas seguras de problemas de temperatura del motor. Si no le ponemos remedio a esa situación, puede provocar que se queme la junta de la culata. Un mantenimiento adecuado y controlar el pedal del gas son medidas suficientes para evitar tener que pasar por el taller.

FATIGA DEL CABRESTANTE



El cabrestante es el accesorio que nunca queremos utilizar, pero, si disponemos de él, conseguiremos resolver situaciones críticas con un mínimo esfuerzo.

Sin embargo, la falta de mantenimiento y un uso indebido pueden ocasionar diferentes averías que echarán por tierra el esfuerzo económico que supone su adquisición. El principal enemigo de este eficaz sistema de rescate es el sobrecalentamiento del motor, que podemos evitar utilizando el cabrestante con la mayor cantidad de cable fuera del tambor que sea posible, es decir, donde tiene más capacidad de arrastre, o ayudándole con una polea para duplicar su potencia.

SOBREESFUERZO DE LA TRANSMISIÓN

La transmisión sufre

de forma especial cuando las condiciones del terreno se complican. Las vibraciones y la falta de engrase fatigan la mecánica. Es, por tanto, una cuestión de mantenimiento y forma de conducir. Los palieres son los elementos que suelen salir peor parados, especialmente cuando damos gas y tenemos una rueda girando a toda velocidad en una zona de baja adherencia y de forma brusca alcanza una zona firme y consistente. Las homocinéticas del eje delantero también son partes frágiles que acusan el esfuer-



zo cuando giramos las ruedas y damos gas en situaciones extremas. Estos problemas se amplían al aumentar la altura del vehículo, ya que somete a las cruces de los árboles de transmisión a ángulos de trabajo extremos.

3

SUSPENSIÓN CASTIGADA

Los amortiguadores, con el uso, pierden rendimiento, sobre todo si rodamos ligeros por pistas y caminos. Utilizar unos de buena calidad es fundamental para que proporcionen una estabilidad y tracción adecuadas durante muchos kilómetros. El peso, la velocidad y el trabajo que les demos con nuestra forma de conducir son tres factores determinantes en su duración y rendimiento. Cuando cambiamos los elementos elásticos o variamos la altura de la suspensión hay que poner especial interés en comprobar el recorrido que permiten los amortiguadores de que disponemos. Los golpes en compresión y extensión son la principal causa



de rotura de los amortiguadores, siendo necesario en muchos casos incorporar limitadores de recorrido para evitar problemas.

5

FALTA DE FUERZA DEL MOTOR

Otro de los problemas que nos podemos encontrar a menudo en nuestro todoterreno es la falta de fuerza. La causa más común es la acumulación de polvo en el filtro de aire, especialmente durante la conducción en verano o en los viajes por el continente africano. Algo similar puede ocurrir con el filtro de combustible, sobre todo en el supuesto anterior. Ambos filtros son dos recambios obligatorios en un todoterreno, si bien es cierto que, en el caso del aire, podemos limpiarlo si disponemos de aire comprimido. Una buena manera de prevenir este inconveniente es instalar una toma de aire elevada, mucho más útil y eficaz contra el polvo que contra el agua.

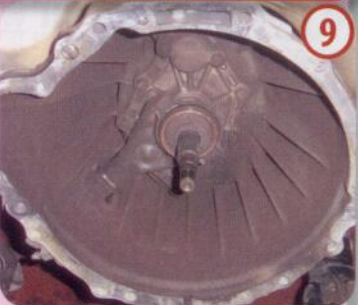


do. Una buena manera de prevenir este inconveniente es instalar una toma de aire elevada, mucho más útil y eficaz contra el polvo que contra el agua.

7

DESGASTE DEL EMBRAGUE

El embrague tiene dos posiciones, activado o desactivado. Cualquier otra posición del pedal en cuestión es una fuente de problemas. La transición entre ambas posiciones debe ser rápida y progresiva. Superar un obstáculo tanteando la velocidad con el embrague y la acumulación de polvo son dos factores decisivos en la vida de este elemento. El primero es una cuestión de nuestros vicios en la conducción y el segundo, un factor que podemos eliminar con un pequeño truco. La mayoría de los vehículos que se ven por el Dakar llevan sellada la campana del embrague e incorporan una ventila-



ción específica. Si detectamos un olor a embrague quemado, hay que dejar de insistir y esperar a que se enfríe; con un poco de suerte sólo será un aviso.

9

NEUMÁTICOS INAPROPIADOS

El problema más común que podemos tener con nuestro todoterreno al salir al campo es el de los neumáticos. La mayoría los 4x4 nuevos incorporan cubiertas de asfalto de muy bajo rendimiento fuera de él. Su resistencia a cortes y pinchazos es bastante limitada, ya que su carcasa dispone de pocas lonas, que refuercen su estructura y disponen, además, de un espesor de goma limitado en la banda de rodadura y en los laterales. Obviamente, la solución idónea es sustituir el juego de ruedas de serie por otro más especializado. Mientras llega el momento del cambio, podemos subir la presión de las gomas cinco o seis décimas y evitar la conducción agresiva que obliga a un trabajo extra a



nuestras ruedas. Para evitar males mayores, tendremos que estar atentos a la dureza de la dirección o la estabilidad del eje trasero. Una rueda pinchada se puede recuperar, pero, si rodamos con ella en estas condiciones, se destroza y además dañaremos la llanta, con lo que el problema se agravará.

4

TRAQUETEOS Y VIBRACIONES

El esfuerzo continuado dando botes y soportando todo tipo de vibraciones y traqueteos constituye un duro trabajo para los *silentblocks* o tacos de goma que equipa un TT. Desde los soportes del motor o la carrocería hasta los de los ejes, topes de suspensión o los que equipan barras estabilizadoras, dirección o amortiguadores se someten a un trato muy exigente que puede terminar con la ruina de alguno de ellos. Este problema afecta de forma diferente a cada vehículo. Con el uso, nos iremos dando cuenta de en qué medida y ma-



nera afecta a nuestro vehículo, de forma que podamos incluir su revisión en las operaciones de mantenimiento periódicas que debemos realizar.

6

FALLOS EN EL SISTEMA ELÉCTRICO

Los problemas eléctricos también persiguen a los aficionados al todoterreno. La incorporación de accesorios como el GPS, la radio CB o la nevera y el cabrestante suponen un aumento en el consumo eléctrico que puede poner en apuros a la batería del vehículo. Una buena medida de precaución consiste en cambiar esta última por otra de mayor capacidad y, por supuesto, realizar las labores de mantenimiento adecuadas. Limpiar bornes sulfatados, comprobar el nivel del agua de la batería si procede y mantener la correa del alternador correctamente tensada y sin grietas es suficiente. Pero también pueden surgir otros problemas deriva-



dos de una instalación eléctrica deficiente para los extras que incorporemos, como el ordenador o iluminación auxiliar. Si no estamos seguros de lo que hacemos, es preferible acudir a un buen profesional para realizar este trabajo, en el que no deben faltar interruptores, fusibles y un esquema del cableado realizado.

8

VULNERABILIDAD ANTE IMPACTOS

La vulnerabilidad ante piedras, obstáculos y roderas es una constante fuente de problemas, que se agudiza con la tendencia de los fabricantes a construir cada día los todoterrenos menos robustos. Su apariencia de turismo obliga a bajar los faldones de los paragolpes y a reducir la altura libre para ganar estabilidad. La solución pasa por aumentar la altura libre a base de suspensiones elevadas y neumáticos de mayor diámetro, a pesar de alargar de



sarrollos. En cuanto a los golpes, unas protecciones y refuerzos proporcionan una solución eficaz.

10