



Los problemas mecánicos pueden surgir en las circunstancias menos favorables para su reparación. Previsión a la hora de confeccionar nuestro equipo de repuestos e ingenio serán vitales para subsanarlos.

REPARACIÓN DE EMERGENCIA



1

Para desmontar el cable, el primer paso será aflojar el tensor para poder liberarlo de los extremos.



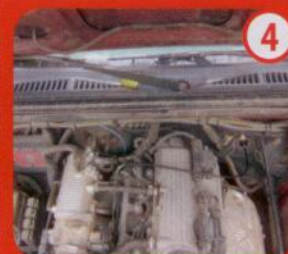
2

Con el uso, el rozamiento provoca la rotura de los hilos que componen el cable.



3

En ocasiones se puede retirar el hilo suelto y con grasa resolveremos el problema.



4

Éste no ha sido el caso. El cable se había deteriorado de tal manera que ha habido que modificarlo.



5

Para reparar el cable, se corta la parte que se acopla al acelerador electrónico, con una hoja de sierra normal.

CABLE DEL ACELERADOR

Reparar a lo MacGyver

La experiencia y el ingenio son fundamentales a la hora de añadir a nuestra caja de herramientas cualquier pertrecho capaz de sacarnos de algún apuro, como el cable de acelerador de moto que sustituyó al de un Suzuki Jimny en pleno Marruecos.

Texto y fotos: Juan Carlos Ramírez

El que avisa no es traidor", dice el refranero, y eso fue lo que hizo nuestro Suzuki Jimny. Un buen día notamos cómo el cable del acelerador ofrecía un tacto más du-

ro de lo normal y pensamos que sería cuestión de engrase. Así que con un poco de grasa mejoró la cuestión durante unas semanas. El problema es que ese plazo se cumplió en Marrue-

cos y, después de vadear el río Moulouva, en el este del país, el acelerador volvió al tacto duro de antes. "Mal rollo", pensamos, "a ver si dura hasta Er-Rachidia y allí ya veremos".

Sin embargo, no duró ni un par de kilómetros más. Nada más llegar a una mina de sal se quedó bloqueado a medio pedal. Lejos de la carretera, y de cualquier posible ayuda mecánica, nos tocó desmontar el cable.

En un primer intento de reparación, retiramos los hilos deteriorados del cable y después de engrasarlo a fondo lo instalamos de nuevo, pero pronto el rozamiento interno del forro exterior del cable lo cortó.

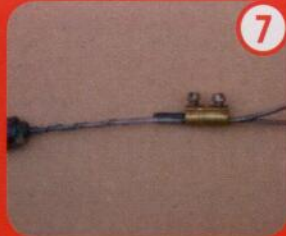
Bajo un sol de justicia, barajamos varias soluciones: una de ellas consistía en bloquear el mando del acelerador en el motor a 2.000 vueltas y así intentar llegar a la carretera; otra, arrastrar el vehículo con una eslinga; pero en última instancia nos acordamos de que en la caja de herramien-

tas llevábamos un cable de acelerador de moto. Por suerte, era mucho más largo y disponía de un extremo con aluminio prensado que, con un poco de habilidad, encajó en el pedal del acelerador. Luego hubo que introducirlo por el forro exterior que había roto el anterior. Lo desmontamos y engrasamos a conciencia y modificamos la pieza que arruinó el original. Para ello, cortamos el tramo curvo, trabajo que pasó a realizar el forro flexible por donde discurre el cable. Dicho forro lo colocamos en el motor siguiendo el trazado original, pero tratando de mejorar su recorrido con curvas amplias para compensar el tramo curvo que tuvimos que suprimir.

En principio, el sistema funcionaba. El cable, cubierto totalmente de grasa de transmisión, se movía con facilidad al pisar el acelerador. Ahora el problema se centraba en cómo sujetar el cable en el motor. Un sis-



Con la ayuda de un cable de acelerador de moto y el extremo cortado, tendremos un nuevo cable.



Para empalmar ambos tramos, basta con recurrir a una simple clema eléctrica.



Con el fin de mejorar el movimiento del cable, hay que engrasarlo a conciencia.



La grasa de transmisión no debe faltar en nuestra caja de herramientas. Ahora nos será muy útil.



Antes de empalmar el cable, lo introduciremos por su recorrido original por el pedal del acelerador.



En el tensor es muy conveniente suprimir la parte dañada por el cable para el éxito de la operación.



El empalme debe quedar en un tramo exterior. En nuestro caso, a la altura del acelerador electrónico.



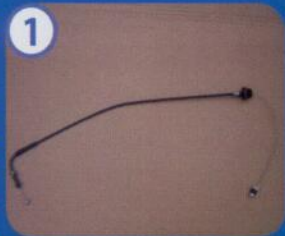
La curva de la funda del cable debe ser lo más suave posible para evitar roces.



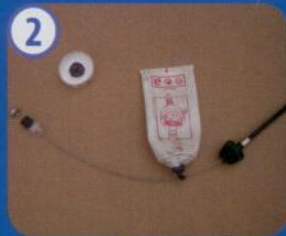
Con ingenio y un poco de maña, aplanaremos el extremo del cable al pedal del acelerador.

DATOS DE LA OPERACIÓN

- Tiempo estimado: 1 hora.
- Grado de dificultad: Bajo.
- Material necesario:
 - Kit de recambio: (30 € + IVA)
 - Grasa de transmisión: (12 € + IVA).
- Herramientas especiales: Ninguna, tan sólo alicates, hoja de sierra y destornilladores.



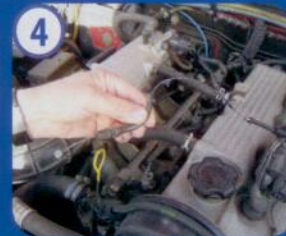
El repuesto del cable original contiene todos los elementos accesorios.



Pese a ser un cable nuevo, no debemos olvidarnos de añadir grasa.



Desde el motor, introducimos la parte que va al pedal del acelerador.



El tensor nos permitirá ajustar el recorrido del cable.



Uno de los extremos del cable se fija en el acelerador electrónico y el otro en la ranura del pedal.

tema electro-mecánico se encarga de transformar el movimiento del cable en señales eléctricas para la centralita electrónica del motor.

Gracias a una clema para cables eléctricos, pudimos disponer de un "prisionero" para el cable capaz de introducirse en el pequeño espacio disponible. Tensamos el cable y cortamos un trozo. Era el momento de probar. El motor arrancaba y ganaba revoluciones al pisar el acelerador y perdía al soltarlo. El artilugio funcionaba; casi tres horas más tarde continuábamos ruta por el Plateau de Rekkam. La reparación de emer-

Esta operación es sencilla y se puede realizar al completo en una hora

gencia dio resultado, duró 4.000 kilómetros y llegamos a casa sin problemas, aunque, por si acaso, en Erfoud compramos otro cable de motor de repuesto.

Mejor, el repuesto original

El kit original incorpora el cable, el forro y la pieza a 90 grados que hace las veces de tensor, con los dos

extremos del cable debidamente terminados para encajar en el pedal del acelerador y en el dispositivo que da las órdenes a la centralita electrónica del motor. Desmontar el original o, como nuestro caso, el arreglo de emergencia no plantea problemas ni requiere ninguna herramienta especial.

La instalación del nuevo cable con sus accesorios se realiza en

unos minutos. Antes de su instalación añadimos grasa sólida al cable tratando de impregnarlo lo mejor posible.

Por último, a la hora de tensarlo conviene asegurarse de que no forzamos el régimen del ralentí, para que el motor no se quede acelerado, pero tampoco debemos dejar una banda muerta excesiva. Antes de dar por finalizado el trabajo, verificaremos que el acelerador va suave y que el cable con el acelerador pisado a fondo obliga al sistema electromecánico que actúa sobre la centralita a realizar todo su recorrido. ■

insa
TURBO
COMPETITION

www.insaturbo.com

Máxima tracción para condiciones extremas



Sahara

Special Track