

## REPARACIONES DE EMERGENCIA EN GRANDES RUTAS Y RAIDS (II)

## MÁS “MEMORIAS MECÁNICAS”

La experiencia nos dice que, por muy previsores que seamos, la fatalidad siempre está al acecho. En el pasado número, hacíamos un repaso a algunos de los problemas mecánicos que nos habíamos encontrado en las grandes rutas y competiciones en las que hemos participado. Con este segundo capítulo, cerramos el círculo. Texto y fotos: S. Ramírez



En ocasiones, las roturas en ruta afectan a componentes de los que no podemos llevar recambio. Por ello, es aconsejable que tengamos una solución temporal prevista. No es frecuente, pero una luna rota nos puede dejar con un serio problema. Un vuelco al final de una Cup 180 nos puso en esta tesitura. Sin embargo, se puede aminorar sus efectos fácilmente con la ayuda de unas gafas de tipo esquiador, que, por otra parte, nos serán muy útiles para protegernos de las tormentas de arena que con frecuencia nos encontraremos en zonas desérticas.

Durante un viaje por Mauritania, doblamos un tirante de la suspensión trasera de un Nissan Terrano y, en Marruecos, nos pasó lo propio con el delantero de un Suzuki Jimny. En ambos casos los enderezamos con la ayuda del gato, bien utilizando unas piedras como puntos de fijación o haciendo presión entre el suelo y el propio vehículo. Un gato hidráulico siempre es un buen aliado a la hora de tener que mover o comprimir cosas.

## RECAMBIOS IMPRESCINDIBLES

El embrague y un juego de rodamientos de los ejes trasero y delantero son imprescindibles en cualquier aventura que emprendamos. En el año 2003, uno de los integrantes de nuestra expedición a Mauritania gripó uno de los dos rodamientos del eje delantero de su Toyota HDJ 80. Antes de iniciar el viaje, habían sido cambiados en un concesionario oficial Toyota y, gracias a que llevó de repuesto los antiguos, el percance se quedó en una anécdota.

En las dunas, hay que utilizar el embrague sin hacerlo patinar; quemarlo es muy sencillo —como le ocurrió a Carlos Sainz en el Dakar de 2006—, y sacar el vehículo de la arena es imposible sin la ayuda de un camión. Cambiar el embrague *in situ* es complicado, que no imposible. Inclinando el vehículo sobre dos de sus ruedas laterales, se puede acceder al cambio, apuntalando el lado elevado con un par de ruedas de recambio. Ver cambiar el embrague de un Patrol con un tronco atravesando el habitáculo por las puertas delanteras para sujetar el conjunto

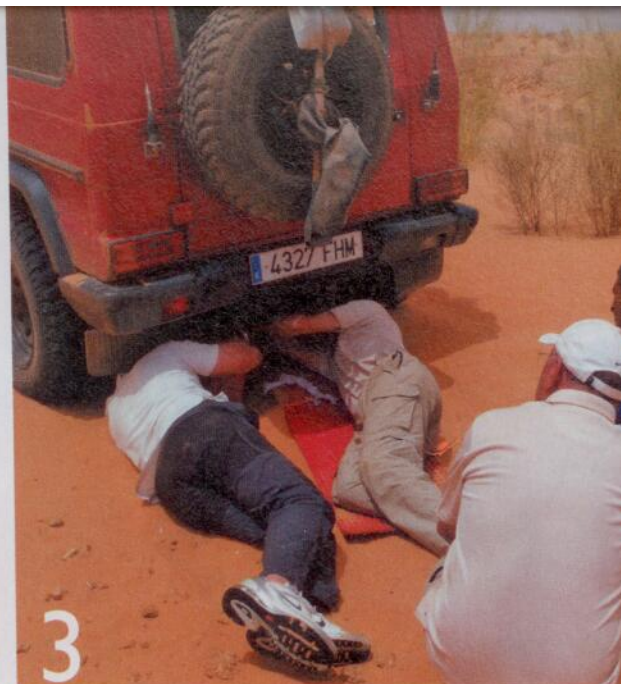
cambio-tránsfer es todo un espectáculo. Más ingenioso es utilizar una polea atada al arco de seguridad para sujetar el cambio con una cuerda de escalada.

## OJO CON EL COMBUSTIBLE

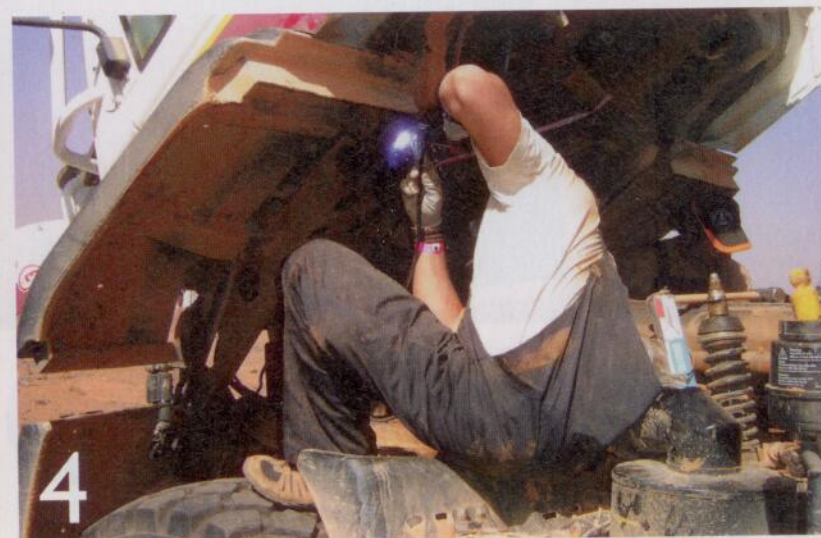
El combustible es una fuente de problemas. Por apurar el depósito podemos atascar el filtro de combustible y, lo que puede llegar a ser peor, tener que purgar el circuito. Cuando esto te ocurre a 4.500 metros de altitud, requiere un esfuerzo considerable, como nos ocurrió en la frontera chileno-argentina. Pero no son los únicos problemas que podemos tener. Uno de los momentos más complicados de mis viajes fue el que nos tocó vivir en Argelia. Un conjunto de malas decisiones nos llevó a tener que parar dos vehículos y recoger todo el gasóleo que pudimos para avanzar con otros dos en busca del preciado líquido. No solo hay que conocer el consumo real de nuestro TT en condiciones adversas, sino que además hay que disponer de un margen de seguridad.



**Desarrolla tu ingenio.** La noche y el off-road son sinónimos de avería (1). En este caso, doblamos un tirante de la suspensión; lo enderezamos provisionalmente con la ayuda del gato. La previsión resulta esencial. A este Toyota Land Cruiser (2) se le aflojaron los tornillos de la mangueta de la rueda delantera izquierda, con el resultado que ves en la imagen. Nunca llevarás demasiados repuestos ni demasiada herramienta. Un grupo de soldadura (4) te permitirá arreglar piezas rotas e incluso fabricar otras nuevas.



**¡Ojo al consumo!** Un error de planificación nos dejó casi sin combustible en una ruta por Argelia. Tuvimos que traspasar todo el gasóleo a uno de los vehículos para ir con él a por combustible para el resto (3). No subestimes las averías. Un amortiguador roto puede acabar "machacando" el eje entero (5).



## PROBLEMAS DE SUSPENSIÓN

Durante el transcurso del Raid Transorientale, nos encontramos en alguna parte del desierto de Gobi con los tornillos de anclaje superior de uno de los amortiguadores de nuestro camión Unimog rotos. El problema no era grave porque disponíamos de dos por rueda, pero, de no haber repuesto, nuestro ritmo se hubiera ralentizado considerablemente, y la noche nos hubiera atrapado durante muchos kilómetros, situación, por otra parte, que nos ocurría a diario. Sin embargo, a veces la suerte nos puede aliviar de un mal trago. La rotura de un tornillo de la suspensión delantera de un Toyota Land Cruiser 90 en una zona de dunas evitó un serio accidente y permitió recuperar toda la transmisión sin daños. Una caja de herramientas bien provista de tornillos variados hizo el resto.

Las averías no descansan ni en festivo. En una de las etapas que discurrían por el desierto de Atacama, se partió el eje del ventilador de uno de los radiadores de nuestro Unimog; menos mal que

disponíamos de uno de recambio. Sin embargo, no solo hay que sustituir la pieza averiada, sino que debemos analizar la causa del problema si no queremos que se repita. En nuestro caso, se debía a la acumulación de una capa de polvo finísimo sobre las aspas del ventilador que lo desequilibraban, provocando unas fuertes vibraciones que acababan por romper el eje en cuestión.

## AVERÍAS "FANTASMA"

Los problemas eléctricos pueden ser muy difíciles de localizar. Durante una travesía por Mauritania, el motor de un Isuzu Trooper se paraba cuando le daba la gana. Verificamos todo lo que se nos ocurrió, e incluso nos pusimos en contacto con el importador para tratar de averiguar si la incidencia se quedaba registrada en la centralita electrónica del vehículo. No hubo forma de solucionar el problema. Una vez en nuestro país y sin que fallara por asfalto, un mecánico encontró que el cable positivo del cabrestante hacía masa

al contactar con el chasis durante los botes del terreno, lo que provocaba el fallo en cuestión.

Pero el peor recuerdo en este sentido lo tuvimos en la Sahara Aventura, cuando un cable que proporcionaba masa al sistema de inyección se aflojó y paró el propulsor de forma aleatoria. Tuvimos que renunciar a meternos a localizar los waypoints de la zona de dunas, perdiendo la tercera plaza de la clasificación final.

Cuando no hay más remedio y nuestro vehículo no puede desplazarse por sus propios medios, nos queda el recurso de remolcarlo. Si no es posible, tendremos que cargarlo en un camión para resolver la situación. En este caso, un cabrestante resulta imprescindible.

Por todo ello, la experiencia nos dice que una revisión a fondo de nuestro vehículo es fundamental cuando se trata de abandonar el mundo civilizado. Pero también el conocimiento de nuestro todoterreno resulta básico para disponer de las piezas de recambio susceptibles de averiarse.