

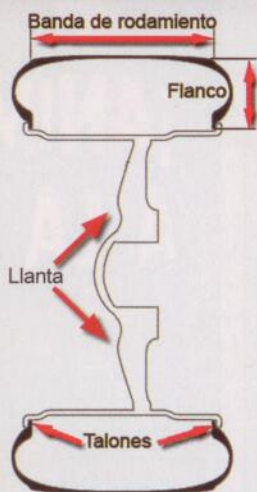
ACCESORIOS PARA TODOTERRENO EXTREMO

CÓMO EVITAR DESLLANTAR

En conducción off road es habitual bajar las presiones de los neumáticos para aumentar la tracción de los mismos, pero si se nos va la mano corremos el riesgo que estos se separen de la llanta. Para evitarlo existen varios sistemas. Texto y fotos Silvia Ramírez

La conducción todoterreno requiere ajustar constantemente las presiones de los neumáticos a la naturaleza del firme sobre el que transitamos: 1. En **asfalto** debe ser alta para evitar el calentamiento excesivo de la goma y la deriva del neumático, al mismo tiempo que nos permite reducir el consumo. 2. Un poco más elevada sobre **zonas de roca** y piedra para evitar cortes y desgarros. 3. Baja sobre **barro** para favorecer la autolimpieza y mejorar la tracción. 4. Muy baja en **arena** para aumentar la superficie de contacto con el suelo y ganar flotabilidad.

En situaciones extremas, con bajas presiones surge el peligro del desllantado de un neumático, por lo que en la conducción se deben evitar los cambios bruscos de dirección y llevar la presión correcta en cada momento. En cualquier caso, cabe recordar que el neumático que circula con una presión demasiado baja sufre y tiende a deteriorarse más, por lo que solo hay que rodar con bajas presiones el tiempo estrictamente necesario y, dentro de ello, con una presión tan alta como sea posible. Técnicamente podemos recurrir a varias vías que nos permiten minimizar el riesgo de desllantamiento. La primera de ellas pasa por incorporar a nuestro todoterreno unas llantas de calidad –muy ligeras y con un ajuste casi perfecto con el talón de los neumáticos–, como las que utilizan los vehículos punteros en raids. Pero si vamos a practicar trial extremo, en el que es necesario rodar con presiones extremadamente bajas para optimizar la tracción, el riesgo de desllantamiento crece considerablemente. Para evitarlo, podemos incorporar alguna de las soluciones que ofrece el mercado de accesorios para la mayoría de todoterrenos y de las que hemos seleccionado estas tres: el anillo beadlock, el cilindro interior y la cámara textil de la firma Staura.

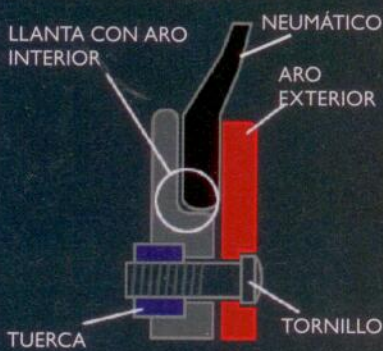


Habitualmente es la propia presión del aire del neumático la que fija los talones de este a la llanta.



En raids se utilizan llantas especiales que permiten bajar presiones sin riesgo de desllantar, pero en trial extremo, donde se necesitan presiones mucho más bajas hay que recurrir a sistemas específicos.

SISTEMA BEADLOCK



El primer paso es fijar un anillo a una llanta convencional, tras suprimir uno de los lados de la garganta.

ANILLO BEADLOCK

■ Partiendo de una llanta convencional, se mecaniza en un torno para suprimir uno de los lados de la garganta de la llanta. En su lugar se suelda un disco metálico provisto de taladros a lo largo de su circunferencia. Uno de los talones del neumático se apoya sobre él y recibirá otro por su parte exterior. Entre ambos discos se queda oprimido el neumático. Los discos se unen entre sí mediante tornillos y tuercas, cuyo apriete requiere orden y paciencia.

Es muy frecuente encontrar en este tipo de instalación un anillo de goma o nylon que mejorará el aspecto del conjunto llanta-neumático. Con esta forma de fijar el neumático a la llanta se facilita el uso con bajas presiones, evitando el deslantar por deformación excesiva de la goma, se minimizan las fugas de aire por falta de presión de la goma contra la llanta e impide que la llanta gire dentro de la rueda. Cada llanta con este sistema cuesta desde 235€ y puedes encontrarla, entre otros lugares, en www.mda4x4.com



Sobre la llanta, ya con el anillo incorporado se presenta el neumático de forma que el talón de este quede por encima del aro.



El anillo exterior se fija mediante tornillos de manera que el neumático queda pillado entre los dos aros.



CILINDRO INTERIOR

■ Este sistema, desarrollado originalmente para vehículos militares, se emplea sobre todo en camiones pero es extrapolable a cualquier todoterreno. Se trata de un anillo cilíndrico de nylon que oprime ambos talones del neumático contra sus respectivos apoyos en los extremos de la garganta de la llanta. Para poder realizar el montaje del conjunto neumático anillo-llanta, uno de los laterales de la misma es desmontable. Dado el tamaño y peso

de los elementos en cuestión es necesario el uso de maquinaria en la operación. Este tipo de llanta, provista de anillo de ajuste de los talones del neumático a la llanta, comienza a comercializarse para los principales todoterreno -Jeep, Toyota, Land Rover Defender, etc-. Cada llanta con este sistema cuesta, según la medida, desde 250€ y se puede localizar en www.rockmonsterwheels.com y www.arc-racing.net

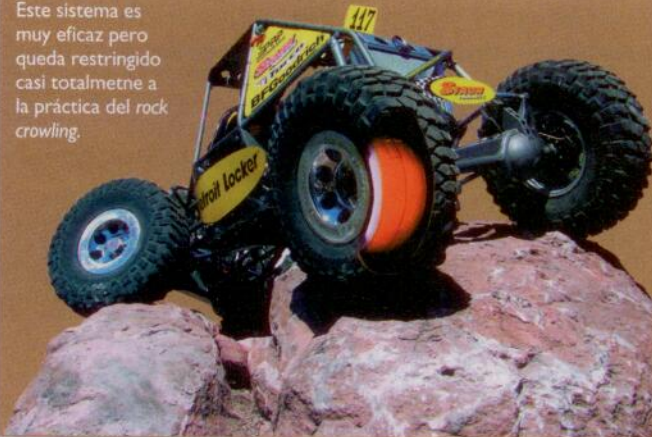


El secreto de este sistema radica en un cilindro de nailon que oprime el neumático contra cada lado de la garganta de la llanta.



El correcto apriete de los tornillos es vital para que ambas partes de la llanta queden unidas.

Este sistema es muy eficaz pero queda restringido casi totalmente a la práctica del rock crawling.



CÁMARA TEXTIL STAUN

■ El sistema de la firma australiana consiste en una especie de cubierta textil en cuyo interior se introduce una cámara de menor tamaño que el neumático. Esta cubierta textil protege la cámara y fija a la llanta los talones del neumático, a la vez que le permite una gran capacidad de deformación por el escaso volumen de aire que queda en su interior. Cada una cuesta desde 145€ en www.outbackimport.es



El sistema "internal beadlock" de Staun es muy eficaz para rodar con muy bajas presiones, pero implica usar una cámara y realizar un taladro en la llanta para poder inflarla.

¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA? Envíanosla a tototerreno@luike.com y te la responderemos