

PORTAEQUIPAJES PARA USO TODOTERRENO

CARGA EN EL TECHO

Como norma, deberíamos evitar colocar carga sobre el techo de nuestro todoterreno. Pero, a veces no queda más remedio. En tal caso, es necesario tener en cuenta algunas consideraciones. Texto C. Ramírez / Redacción Fotos C.R./ Archivo LUIKE

Muy pocos vehículos incluyen de serie el portaequipaje de techo, si bien muchos de ellos disponen de barras longitudinales, cuya misión es facilitar la instalación de barras transversales o accesorios que soporten la carga. Los principales inconvenientes de estos accesorios son el ruido (sensible a partir de unos 80 km/h) y el aumento del consumo de combustible que producen, ambos relacionados con el incremento de la resistencia aerodinámica. No debe extrañarnos un aumento del orden de un litro sin carga, y de ahí hacia arriba en función del volumen de lo que echemos arriba.

Esquíes, bicicletas, embarcaciones, tiendas de campaña, combustible, ruedas de recambio y mil cosas más son susceptibles de ocupar el nuevo espacio que genera en nuestro vehículo este tipo de accesorio. Si nuestro vehículo dispone en origen de barras longitudinales, tenemos que tener en cuenta la carga máxima autorizada que figura en las instrucciones del vehículo. Si se trata de un elemento construido por nosotros, conviene utilizar los anclajes destinados a este fin por el fabricante. En cualquier caso, ten en cuenta que ningún fabricante suele autorizar la carga de más de 50 o 75 kilos (a lo sumo) sobre el techo, y en esa cifra está incluido el peso de la baca o las barras transversales.

Si compramos nuestro portaequipajes en el mercado de accesorios, tenderemos que verificar su compatibilidad con nuestro 4x4, compatibilidad que no siempre se da, sobre todo ahora que la mayoría de los todoterrenos no dispone de vierteaguas.

En cualquier caso, cuando se trata de instalar este accesorio en nuestro TT para usarlo en rutas o, en general, fuera del asfalto, conviene distribuir su carga entre el mayor número de puntos de anclaje posible, y que estos sean suficientemente sólidos, para lo cual, incluso, tendremos que plantearnos su refuerzo. El peso y el traqueteo en los caminos africanos resultan demoledores.

Pero lo más importante es que debemos configurar nuestro portaequipajes según nuestras necesidades. Es lo que podríamos denominar "baca técnica". Se trata de estudiar el reparto de pesos y volúmenes de la carga que necesitamos llevar. De la

¿HAY QUE HOMOLOGARLO?

Según la más reciente edición del *Manual de Reformas de Vehículos* (de abril de 2015), publicado por el Ministerio de industria, energía y turismo, tienen consideración de reforma los portaequipajes "anclados en lugares distintos a los previstos por el fabricante del vehículo". De aquí se deduce que no es necesario homologarlos si van anclados en el lugar previsto por el fabricante del vehículo. Tenlo en cuenta a la hora de elegir la baca, sobre todo si decides adaptar una de otro vehículo o fabricarla a medida.

planificación que realicemos deduciremos los puntos de amarre necesarios que se ajusten a cada elemento a transportar. De ello depende la facilidad de fijar nuestra bici de montaña o el bidón de combustible auxiliar.

A la hora de circular cargados, debemos tener en cuenta el efecto de la carga, tanto por la incidencia de la masa cargada como por su ubicación, muy alejada del suelo. La consecuencia de la carga a la hora de conducir se transforma en una elevación del centro de gravedad y, por tanto, un aumento en el momento de vuelco y en la inestabilidad del vehículo. Asimismo, hay que considerar que se incrementa la distancia de frenado a medida que aumenta el peso total del vehículo, el consumo se resiente de forma ostensible, y también merma el confort de conducción, como consecuencia del aumento del ruido, especialmente a partir de unos 80 km/h. Por si fuera poco, la nueva dimensión en altura nos impedirá la entrada a determinados aparcamientos e incluso puede suponer un sobre-coste a la hora de adquirir billetes de barco.

El aumento de la capacidad de carga de nuestro vehículo nos obliga, como hemos visto, a pagar un coste muy elevado, tanto en consumo como en deterioro de las prestaciones a la hora de la conducción. Por tanto, su uso debe ser analizado y estudiado en profundidad. Por último, hay que recordar que el peso es el peor enemigo de un 4x4 y que la robustez de la baca, la calidad de los soportes y el amarre de la carga pueden ser tres fuentes de problemas durante nuestros viajes.



Adapta tu baca a los anclajes previstos por el fabricante, con apoyos de gran superficie y cordones de soldadura en toda la unión de las piezas (1). Si tu vehículo lleva barras longitudinales, adáptate a ellas (2). Las tiendas de techo son pesadas y muchas veces ocupan todo el espacio disponible (3). Las aristas afiladas pueden cortar las cinchas; protégelas con un simple retal de macarrón de plástico (4). Los Jerrycans y depósitos están mejor fuera (5).



PORTAEQUIPAJES TÉCNICO

Si te decides a construir tu baca, debes tener en cuenta varias cuestiones. En primer lugar, **planifica sus dimensiones simulando el contenido a transportar.** En segundo lugar, estudia el tipo de soporte que utilizarás. Si nuestro vehículo dispone de vierteaguas, es una buena opción. Con este sistema, decidiremos nosotros el número de apoyos. Si el uso es industrial o para un TT con aspiraciones africanas, **es fundamental repartir el peso en cuatro o cinco apoyos** para evitar roturas indeseadas. Si no disponemos de vierteaguas, debemos utilizar los soportes del vehículo, con la

precaución de ampliar la base de apoyo todo lo posible. La tercera cuestión es **utilizar tubo de acero robusto**, que, aunque pese algo más, nos evitará muchos problemas de roturas a pie de pista. Por último, **sueda las uniones de los tubos en todo su perímetro**, para garantizar al máximo la resistencia del conjunto y reducir el riesgo de óxido por penetración de agua en el interior. **Una buena pintura protectora es también importante.** También puedes plantearte el recubrimiento de la superficie con un spray de poliuretano.



Recuerda que, **si tu baca se rompe en mitad de tu ruta, todo lo que llevas en ella deberás reubicarlo (si te cabe) o desecharlo.** No serías el primero al que le ocurre, y es algo que puede evitarse con una buena planificación y un uso racional.

MEJOR FUERA QUE DENTRO

Combustible: Emanan gases tóxicos, es inflamable y mancha. Ten en cuenta, sin embargo, que un jerrycan lleno de gasolina pesa unos 20 kilos (16 del combustible, que es un 20 % menos denso que el agua y 4 del contenedor), por lo que cuatro bidones totalizan 80 kilos, que es mucho.

Rueda de repuesto: La segunda rueda de repuesto ocupa mucho espacio y debe ser fácilmente accesible, por lo que su ubicación idónea es el techo. Como resiste las inclemencias, la llanta tiene orificios que facilitan su anclaje y, al ser de caucho, se asienta bien en cualquier soporte. Como valor de referencia, calcula unos 25 kilos.

Tienda de techo: Las más grandes ocupan la totalidad del techo y son muy pesadas (unos 75 kilos), pero el peso se distribuye de forma muy homogénea.

Depósito de agua: Al estar elevado, suministra con cierta presión y sirve también para ducharse al aire libre; incluso puede calentarse por la radiación solar. Problema: Al ser un fluido, desestabiliza el vehículo más que una carga sólida. Un tapón con llave evitará que alguien la contamine.

Herramienta de desatasco: Planchas para la arena, gato de alta elevación y pala ocupan mucho espacio y suelen ensuciarse por lo que viajan mejor fuera. Deben ser fácil y rápidamente accesibles pero con una sujeción firme. Si no es así pueden resultar lesivas.

four wheeler

TRAIL-LOCK BR
beadlock real
negro mate / antracita
aros personalizables

TRAIL-LOCK BS
beadlock simulado
negro mate / antracita

NUEVAS MEDIDAS EXTREMAS!

7X15" 7X16" 8X17"
8X15" 8X16" 9X17"
10X15" 10X16" 10X17"

ACCESORIOS **4x4**
MISUTONIDA