



En usos extremos, donde el terreno es especialmente agresivo, las llantas de aleación soportan un trato mucho más duro que las convencionales de chapa.

REPARAR UNA LLANTA DE ALEACIÓN

Aquí no se tira nada

Aunque los neumáticos absorben parte de las irregularidades del terreno, ayudando de forma notable a la suspensión, son las llantas las que constituyen el punto de unión entre el vehículo y la goma y están sometidas a importantes esfuerzos.

Texto y fotos: J.C. Ramírez

Durante las travesías, rutas y viajes, las ruedas amortiguan los impactos directos de piedras y desniveles, pero no siempre pueden con todo. Cuando los neumáticos (y las suspensiones) no son capaces de absorber las irregulari-

dades del terreno, las llantas reciben los golpes y no siempre salen indemnes.

Las llantas de chapa de acero se deforman con relativa facilidad cuando reciben algún golpe. El resultado es nefasto, se doblan y pierden la estanqueidad que man-

tienen con la goma de los neumáticos. Si el impacto no es muy fuerte, se puede recuperar su forma primitiva mediante certeros golpes en la zona afectada con un martillo de nylon. Si el impacto es fuerte, no conseguiremos la estanqueidad necesaria para instalar un neumático *tubeless*, pero si disponemos de una cámara, la rueda seguirá operativa, aunque no en sus mejores condiciones.

Las llantas de aleación, además de ser más ligeras, con el correspondiente beneficio para la suspensión, disipan mejor el calor de

los frenos. Pero su verdadera ventaja en un todoterreno no se centra en estos aspectos, ni tampoco en la estética. El punto fuerte de este tipo de llantas reside en su mayor resistencia a los golpes e impactos de las irregularidades del terreno.

Una forma de proteger las ruedas y llantas es rodar con presiones altas, pero en conducción todoterreno no siempre es posible porque perjudica a la tracción, direccionalidad y frenada del vehículo. Escoger unos valores adecuados de presión limita la protección que podemos dar a las llantas, quedando en 'nuestras manos' la elección de la trayectoria más limpia y segura.

Con las llantas de aleación, la capacidad de absorción de golpes es mucho más elevada, pero ¿qué ocurre cuando las deformamos o rompemos?

Ahora ya no vale dar un golpe con el martillo y a correr, pero... ¿es



Para soldar las aleaciones, se requiere un operario especializado.



En el torno, la llanta recupera su forma original.



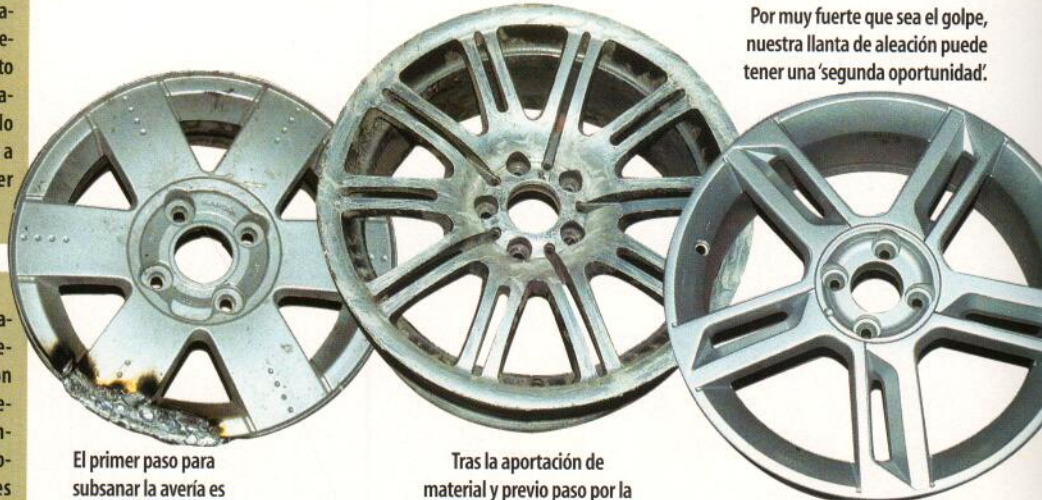
Por muy fuerte que sea el golpe, nuestra llanta de aleación puede tener una 'segunda oportunidad'.



Las llantas de aleación aportan imagen, robustez y resistencia; su punto débil es la reparación, que tan sólo se puede llevar a cabo en un taller especializado.



Las llantas de chapa se pueden reparar 'in situ' con una maza, sin recuperar la estanqueidad de la goma, por lo que es necesario incorporar una cámara.



El primer paso para subsanar la avería es reponer el material que falta en la llanta mediante soldadura eléctrica.

Tras la aportación de material y previo paso por la rectificadora, llega la hora de aplicar decapante y abrillantador.

Tras el pulido final, el aspecto de la llanta reparada no difiere del de una nueva.

posible repararas o hay que tirarlas y comprar otras? Para resolver esta cuestión, nos pusimos en contacto con los especialistas de de ARC-Racing. En su taller se dedican a reparar todo tipo de llantas de aleación. Para llevar a cabo esta operación, hay que seguir varios pasos. El primero consiste en devolver a la llanta su forma primitiva, por supuesto, dentro de lo posible. Por su mayor resistencia a los golpes, es necesario utilizar una maza de generosas dimensiones.

A continuación, se añade material a la zona afectada con soldadura eléctrica específica. No se trata de soldar piezas, sino de

aportar material en cantidad suficiente como para regenerar la zona afectada por el golpe, así como en la zona donde hemos impactado con la maza.

El siguiente paso consiste en mecanizar la llanta en el torno, tomando como referencia la parte de la misma que no presenta daños. Esta parte del trabajo es lenta y requiere cierta habilidad a la hora de devastar el material sobrante que previamente se añade. Antes de

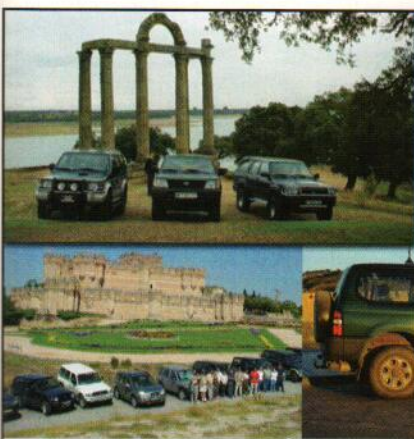
terminar esta fase, se revisa la llanta para comprobar que el aporte de material inicial permite regenerar la llanta en su totalidad. Si es necesario, se rellena algún pequeño cráter o irregularidad y se pasa de nuevo por el torno.

El proceso continúa con la aplicación de un decapante y abrillantador sobre la llanta. Éste se deja actuar durante un cierto tiempo y después se procede al pulido de toda la superficie de la llanta.

Un último pulido fino permite obtener una llanta con un acabado prácticamente perfecto, hasta resulta imposible distinguir la zona dañada antes de la reparación.

Con este sistema, las llantas de aleación disponen de una segunda vida y aumentan sus ventajas respecto a las convencionales. Como ya es sabido, son más ligeras (ahorrando trabajo a las suspensiones), disipan mejor el calor de los frenos, son más resistentes a los impactos y, eso sí, son más caras. Pero hay que tener en cuenta que también se pueden reparar. El precio de esta operación varía en función del daño que presenten. ■■

Las prestaciones de la aleación compensan la diferencia de precio



ORGANIZACIÓN DE ACTIVIDADES

Ocio - Turismo - Naturaleza - Aventura - Empresas

OCIO4x4
.com

RUTAS DE TURISMO RURAL EN 4X4:

España y Suramérica (Argentina, Chile, Costa Rica)

ACTIVIDADES PARA EMPRESAS:

Rutas para clientes y VIP, jornadas de incentivos, actividades para directivos, jornadas de pruebas, presentaciones...

ALTA CALIDAD DE SERVICIOS.
MAS DE 15 AÑOS DE EXPERIENCIA ORGANIZATIVA

Tlf: 91 859 44 32 / 629 17 51 61

casmar@ocio4x4.com www.ocio4x4.com

