



En una prueba de TT extremo todo puede suceder, incluso que el piloto tenga que nadar y el copiloto bucear.



Los perjuicios del agua sobre la mecánica se pueden evitar elevando la toma de admisión y los respiraderos de diferenciales y trófer.



Además de contar con un dibujo agresivo y ser de una medida extragrande, las cubiertas deben trabajar bien a bajas presiones.



La dureza del TT extremo castiga las mecánicas y tendremos que estar preparados para reparar in situ.

ASPECTOS PRINCIPALES DEL TT EXTREMO

Los primeros pasos

El todoterreno extremo es la disciplina más espectacular y sacrificada de las diferentes formas con que podemos disfrutar de nuestro

4x4, pero para hacerlo debemos preparar al detalle el vehículo... y a nosotros mismos.

Texto y fotos: Juan Carlos Ramírez

Sin un campeonato consolidado, poco apoyo de la Federación Española de Automovilismo y con una cobertura mediática escasa, el todoterreno extremo vive gracias al apoyo entusiasta de unos pocos organizadores y un reducido grupo de aficionados que se desplazan por muchos países del mundo en busca de una prueba en la que participar con los que podríamos llamar sus amigos.

Preparar uno de estos vehículos es caro, requiere tiempo y dedicación, pero merece la pena. La mayor parte de los aficionados es autosuficiente y evoluciona sus 4x4 con mimo, esfuerzo y mucho entusiasmo.

Si te gustan las emociones fuertes al volante de tu todoterreno, aquí tienes unos consejos para dar tus primeros pasos en este apasionante mundillo.

En primer lugar, hay que elegir un vehículo. Habrá que decantarse por

un modelo de poco peso (Suzuki) o por uno grande y más estable (Range Rover). Aquí el presupuesto marca mucho la elección. En ambos casos se debe escoger con el motor más potente o mejorar el que incorpore de serie. Los populares Suzuki ofrecen un magnífico rendimiento con los propulsores de 1.600 cm³ y 16 válvulas. Los todoterrenos grandes van de maravilla con los V8 de gasolina o los modernos turbodiésel de más de 160 CV. Eso sí, sea cual sea, convie-

ne reposicionar el radiador, muy expuesto a golpes y obstrucciones.

Elevar el vehículo es imprescindible para superar los obstáculos con rapidez y eficacia. La incorporación de nuevos ejes más grandes y robustos, de Patrol en los Suzuki y de Toyota HDJ 80 en los demás, es un buen ejemplo como punto de partida. Esto se debe complementar con unas suspensiones altas y una carrocería sobreelevada respecto al chasis.

La seguridad debe imperar en todo el proceso de preparación. El arco antivuelco y los arneses, así como el casco de piloto y copiloto, son obligatorios.

Los neumáticos tienen la última palabra a la hora de superar un obstáculo. Cuanto mayor sea el diámetro, mejor será su poder de rodadura, adherencia y tracción. Además, mejorará la altura. Su dibujo debe ser agresivo y capaz de soportar el uso de bajas presiones.



Una de las primeras modificaciones a realizar es instalar una suspensión que nos haga ganar altura y recorridos.



Al estar situado en un lugar muy vulnerable, podemos optar por reubicar el radiador en una posición más protegida.



Los acusados ángulos de trabajo de las transmisiones obligan a utilizar crucetas dobles.



Un cabrestante delante es primordial y, si se puede instalar otro detrás, mucho mejor.



El ingenio en el manejo de los implementos desempeña un papel fundamental en cualquier prueba de todoterreno extremo.

Neumáticos, transmisión y suspensión deben mejorarse desde el principio

La transmisión es el punto que más problemas ocasiona en la preparación. Obtener una gama corta de desarrollos que permitan al motor tirar con soltura de los grandes neumáticos obliga a cambiar engranajes de las reductoras. Los palieres tienen que ser reforzados, especialmente las homocinéticas de los ejes delanteros. Como consecuencia de los acusados ángulos de transmisión, es práctica obligatoria utilizar crucetas dobles a la salida de la transmisión.

Por último, resulta indispensable incorporar bloqueos de diferencial en ambos ejes. Preferiblemente se debe optar por los que permitan realizar la acción de bloqueo y desbloqueo rápidamente y sin necesidad de detener el vehículo.

Protecciones e implementos

Pese a la mayor altura del vehículo, hay que proteger aquellas partes susceptibles de recibir golpes: varillas de mando de la dirección, cajas de diferenciales y transfer son algunos ejemplos. Hay otros puntos que no se pueden proteger, pero sí salvaguardar del agua, el barro, el polvo, etc. Es el caso de la admisión del aire del motor (lo que haremos con una toma elevada de generoso diámetro) y de los respiraderos de los diferenciales, cambio o transfer (que conduciremos a las partes altas del vehículo). Este trabajo no debe finalizar aquí, también habrá que poner a salvo otros elementos susceptibles de alterar su funciona-

miento con el agua y el barro, como pueden ser la centralita electrónica de gestión del motor, el alternador o la bomba de gasolina.

Es el momento de dotar a nuestra máquina de los accesorios e implementos necesarios. El rey es, sin duda, el cabrestante. Utilizar uno delante y otro detrás es ya una práctica cotidiana en esta especialidad del todoterreno. Conviene emplear un motor de al menos 4,5 CV, alimentado por un tándem de dos baterías de gran capacidad en paralelo. Guantes, grilletes, eslingas y una ancla muy robusta son accesorios imprescindibles para el uso del cabrestante.

Menos útil habitualmente, pero también importante, es el gato mecánico. Si suelen ser imprescindibles las planchas, aunque en este caso lo correcto sería disponer de escaleras capaces de soportar el peso del vehículo en las condiciones más desfavorables. ■



En una disciplina donde la seguridad es crucial, no podemos descuidar la instalación de un robusto arco antivuelco.

PRINCIPALES PRUEBAS DE TT EXTREMO

PRUEBA	FECHA	LUGAR
Berlín-Breslau	Mayo	Alemania-Polonia
CETT Extrem	Mayo	Variable
Croatia Trophy	Junio	Croacia
Croisierie Blanche Extreme	Enero	Francia
Outback Challenge	Mayo	Australia
Rainforest Malasia	Noviembre	Malasia
Rainforest Spain/Portugal	Septiembre	España-Portugal
Sursalvaje	Julio	Almería
Transylvania Trophy	Junio	Rumanía
Ultimate Challenge	Marzo	Inglaterra

A todas estas pruebas, que se celebran de forma independiente, habría que añadir las del Campeonato de España de Todoterreno Extremo, cuyo calendario aparece en www.rfdea.es

EL TRABAJO EN EQUIPO ES FUNDAMENTAL



Ya está todo preparado? No, nos falta lo más importante: la compenetración. La conjunción del piloto y copiloto es vital para superar las pruebas con rapidez, eficacia y seguridad.

El piloto, sin duda, suele ser el que asume la mayor parte del riesgo, pero el que da las instrucciones debe ser el copiloto, quien, con los pies en la tierra, siempre

tendrá una mejor percepción de la situación y quien decidirá cuándo y cómo habrá que usar los implementos.

Tampoco hay que olvidarse del mecánico (en la mayoría de los casos esta labor la realizan los propios participantes), ya que arreglar una avería in situ es vital para seguir en la competición y no desperdiciar ni un solo día de la prueba.