PREVENCIÓN Y MANTENIMIENTO

PREPARA TU COCHE PARA EL DESIERTO

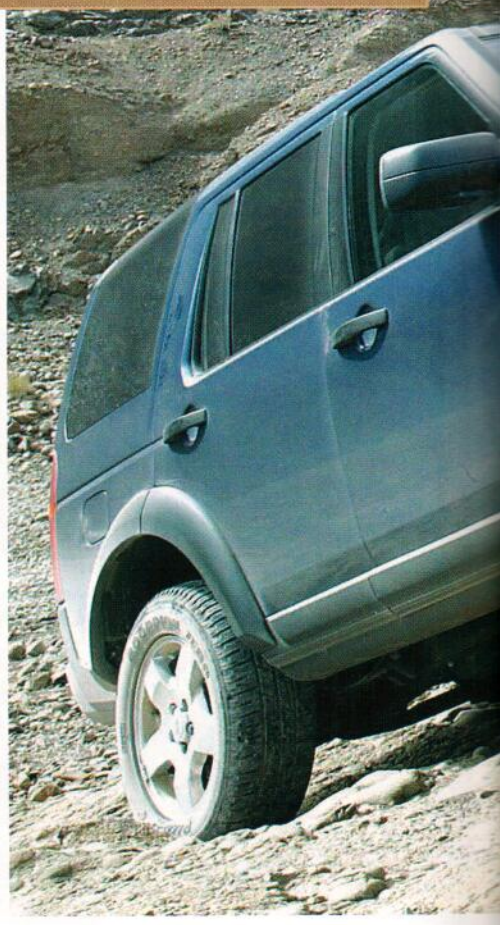
La época ideal para que viajes al desierto son los meses de otoño y primavera. Los días todavía son largos y puedes evitar el riguroso calor en su máximo apogeo.

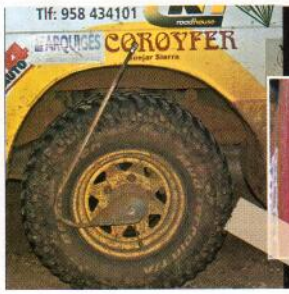
Texto y fotos **C. Ramirez**

Para que disfrutes de los espacios libres y de las prestaciones de tu 4x4, lo mejor es viajar al desierto. Por suerte, nuestro país vecino del sur ofrece un mundo fascinante para rodar por variados escenarios. Montaña, pistas, piedras, barro, nieve, arena... nada nos faltará en un recorrido por Marruecos. Pero ¿está preparado tu vehículo para aceptar el reto? Para no llevarte un disgusto, más vale tomar precauciones y que prepares bien la aventura. Aquí tienes detallados los factores clave que debes tener en cuenta. Eso sí, la preparación y el estudio del recorrido son fundamentales para garantizar el éxito. Buena parte de él reside en los compañeros de travesía; conseguir un grupo homogéneo de gente con intereses comunes es fundamental. Así que busca tus mejores amigos todoterreneros y buen viaje.

ELIGE LAS CUBIERTAS APROPIADAS

■ **Los neumáticos suponen el primer punto a tener en cuenta.** Como mínimo debes disponer de unas gomas de la serie AT y llevar un par de ruedas de recambio. Lo ideal son las cubiertas MT.



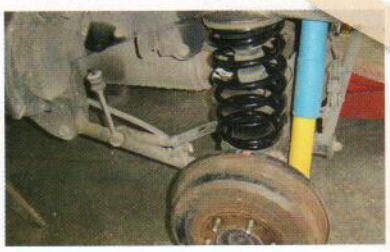


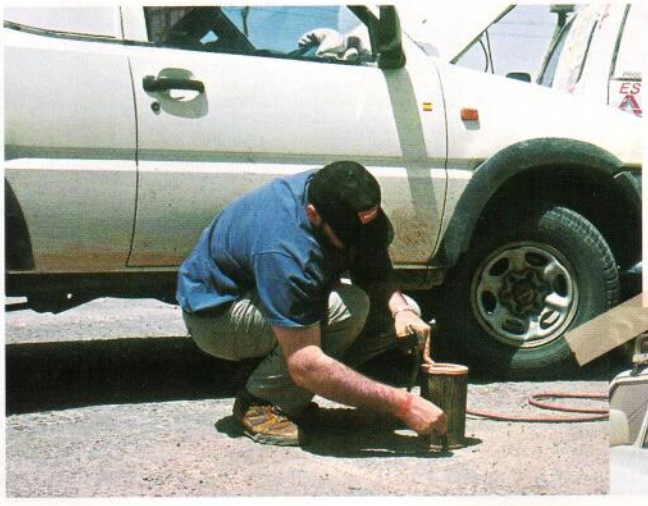
CON LA PRESIÓN IDÓNEA

■ **Para adaptar la presión de inflado a cada superficie** (alta en zonas de piedra y baja en zonas de arena) conviene que cuentes con un compresor y un manómetro. Lo idóneo sería un sistema de hinchado automático o las válvulas con prerregulación.

REFUERZA LAS SUSPENSIONES

■ **La suspensión es el siguiente punto a mejorar.** Unos elementos elásticos más firmes y unos amortiguadores resistentes son indispensables. En este sentido, la mejor opción consiste en que dupliques amortiguadores o incorpores unidades con depósito de aceite auxiliar.

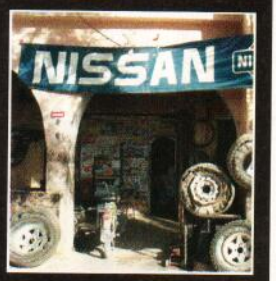




CUIDADO CON EL POLVO EN EL FILTRO DEL AIRE

■ **La toma elevada es muy interesante,** ya que el polvo colmará rápidamente el filtro del aire. Llevar uno de recambio es muy importante, así como que recuperes el usado y lo limpies con aire comprimido. La aspiración elevada evitará estos cambios y limpiezas.

REVISIÓN Y REPUESTOS



■ **Durante muchos kilómetros rodarás alejado** de toda posibilidad de reparación, pero peor aún será la opción de conseguir recambios. Ruedas, cámaras, parches, filtros de aire y aceite, correas del motor, fusibles, amortiguadores, tornillería, bombillas y rodamientos de los ejes deben estar a tu disposición. Para evitar tener que recurrir a estos elementos, es indispensable que hagas una completa revisión antes de partir.

ASEGURA EL MOTOR CON UNA ESLINGA

■ **Si vas a rodar por dunas de forma intensa, es interesante que sujetes el cambio con una eslinga**. Las bajadas de las dunas provocan tirones en los silentblocks que sirven de sujeción al motor, con el consiguiente riesgo de romper alguno.

SELLA LA CAMPANA DEL EMBRAGUE

■ **El embrague es susceptible de generar problemas** cuando ruedes por arena. Es una buena medida de precaución que lleves uno de recambio. Los más expertos lo sellan y ventilan la campana de embrague con aire comprimido para impedir que entre arena y destroce el disco.

POTENCIA EL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

■ **Las temperaturas elevadas y el uso prolongado** aconsejan que revises el circuito de refrigeración y engrase. En condiciones extremas, tendrás que potenciar el ventilador del radiador o incorporar un radiador de aceite-aire. Tampoco está de más que cuentes con un ventilador específico para el intercooler si éste se encuentra en la parte alta del propulsor.

ADECÚA EL ACEITE AL CALOR

■ **Protege el motor con un buen aceite** que se adapte a las temperaturas elevadas. Resulta muy apropiado si vas a rodar ligero o en la época estival.

ACCESORIOS DE DESATASCO

■ **Tienes que llevar elementos de desatasco**. Los mejores son los de uso individual, como planchas, pala y gato Hi-Lift. El cabrestante siempre es una buena opción y la eslinga y los grilletes, obligatorios.

PENDIENTE DEL COMBUSTIBLE

■ **El gasóleo o la gasolina no siempre estará disponible,** así que tendrás que asegurarte la autonomía con bidones auxiliares y tener en cuenta que el consumo puede aumentar un 50% fácilmente. También debes contar con un filtro de carburante de recambio o poner uno auxiliar. Además, es muy importante que sepas que no siempre hay gasolina sin plomo; por tal motivo, puede resultar interesante suprimir el catalizador.

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

PARA LLEGAR AL DESIERTO

ELIGE EL MEJOR NEUMÁTICO

En el desierto, con la mezcla de terrenos existentes, son recomendables unas cubiertas polivalentes que permitan circular por pistas, arena y roca. Texto **A. Cubí** Fotos **L.M.N.**

Circular por el desierto, ya sea en África o en cualquier otro lugar del mundo, no implica sólo recorrer formaciones de dunas y flotar durante kilómetros con las presiones rebajadas. Has de tener presente que para llegar al desierto deberás rodar por asfalto y, con seguridad, tendrás que atravesar pistas más o menos pedregosas, cruzar alguna corriente fluvial e incluso tener que trialear sobre alguna formación rocosa.

Por eso, al elegir neumáticos, debes buscar el mejor compromiso entre la dureza de la carcasa para resistir a los impactos y la flexibilidad de la misma para poder adaptarse al terreno.

Si conoces con antelación el tipo de terreno que vas a pisar, podrás hacer una selección más específica. Por ejemplo, si casi todo va a ser arena, convendría que llevaras neumáticos específicos, e incluso dos juegos. Pero como esto raramente va a ser posible, es mejor que apuestes por un neumático polivalente, que te permita bajar las presiones si tienes que circular sobre arena o subirlas si el terreno que pisamos así lo requiere.

Si vas a rodar mayoritariamente por pistas, lo que primará a la hora de elegir las gomas será la resistencia de las mismas. Un claro ejemplo de neumático resistente es el Maxxis 754 (con carcasa de diez lonas), que, montado en un Nissan Pick Up de asistencia y pilotado por Antonio Maldonado y Luis Heras, fue capaz de recorrer los 8.956 kilómetros del Dakar 2005 sin sufrir un solo pinchazo, lo cual habla muy bien de su dureza y de la conducción realizada, a la postre un factor determinante.

¿CÓMO DEBE SER?

■ **Banda de rodadura.** El diseño tiene que ser **marcado aunque no excesivamente agresivo** para que no escarbe en la arena (por la que circularás). Una goma blanda se desgastará más, sobre todo si hay terreno asfaltado, pero permitirá una mejor tracción. **El diseño que mejor se adapta es el de las gomas mixtas A/T.**

■ **Carcasa.** De **cuantas más lonas disponga mejor,** ya que aguantará los envites de las piedras, con lo que tendrás menor riesgo de pinchar.

■ **Medidas.** La idónea para circular por el desierto es **235/85-16 (o su equivalente 7,5 x 16)** por dos razones. Primero, porque su anchura y altura ofrecen un buen compromiso entre tracción y confort. Y, también, porque **el 99% de los todoterreno en África la montan** y te aseguras los recambios lejos de la civilización.

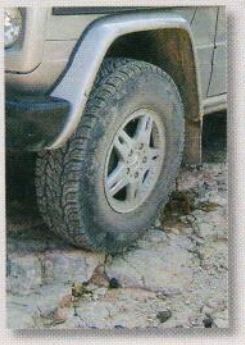
Algunos fabricantes añaden este símbolo para indicar que sus modelos son resistentes a piedras y rocas.

DIFERENTES SUPERFICIES

Condiciones a tener en cuenta

■ ARENA Y PIEDRAS
Se trata de un terreno en el que es complicado traccionar y sencillo hundirse, debido a la arena, y pinchar a causa de las piedras. Por ello hay que mantener las presiones para intentar conseguir el equilibrio para flotar en la arena y no pinchar.

■ TIERRA Y PIEDRAS
Las presiones deben ser altas para que la goma sea resistente. En estas condiciones, el neumático se agarra perfectamente al terreno, aunque pierde goma con facilidad.



■ ROCA
Las presiones deben estar a no menos de cinco décimas por encima del valor nominal del vehículo y, aunque en estas condiciones la tracción no es la ideal, puedes reducir el riesgo de que se rajen.