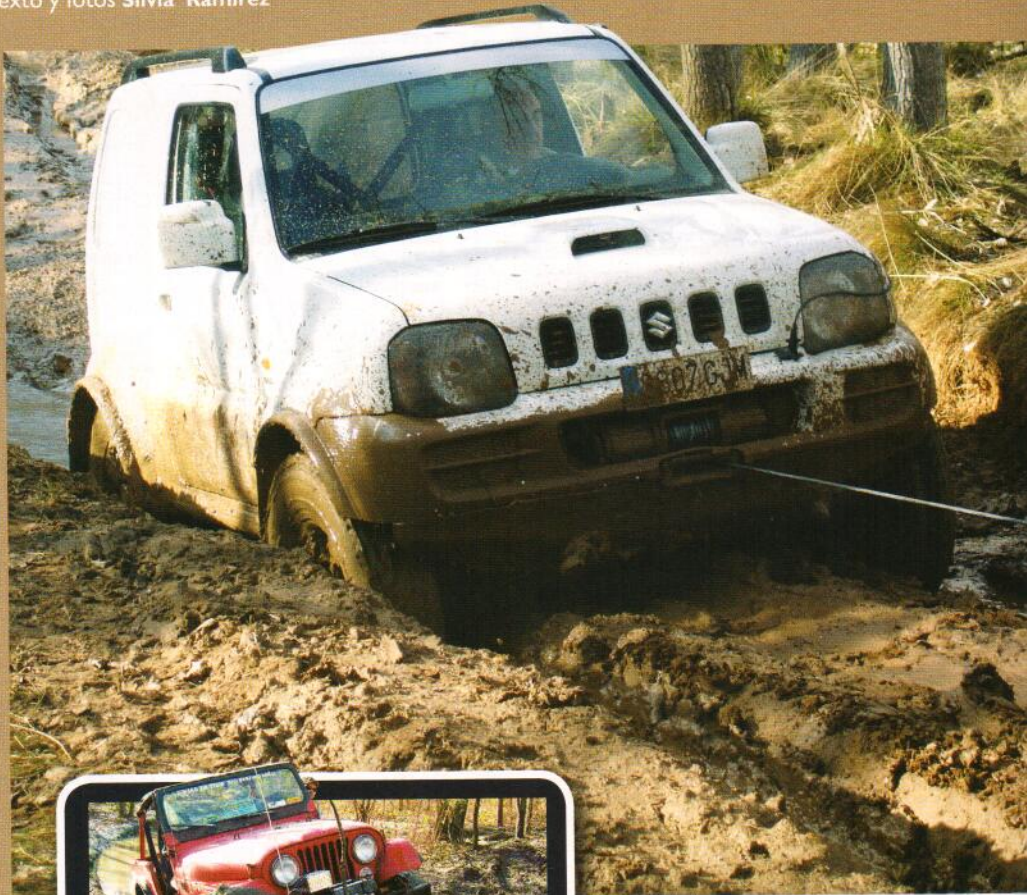


OPCIONES PARA INSTALARLO DE FORMA CORRECTA

DÓNDE COLOCAR EL CABRESTANTE

El cabrestante es, sin duda, el accesorio más útil de cuantos podemos utilizar para garantizar la movilidad de nuestro todoterreno en condiciones extremas, pero ¿en qué posición es más eficaz? Texto y fotos Silvia Ramírez

Entre el precio del cabrestante, la instalación y la homologación, la inversión necesaria puede superar los 1.500 euros... y no siempre se garantiza el resultado, por lo cual debes elegir cuidadosamente el modelo de winch que mejor se adapte a tus necesidades y a las de tu TT. Para ello debes calcular una potencia de tiro de al menos vez y media la masa técnica máxima admisible (MTMA) que figura en la ficha de tu vehículo. No olvides que la capacidad nominal de tiro de un cabrestante se refiere a la primera vuelta del tambor, es decir, con el cable prácticamente desenrollado. A medida que el cable forma diversas capas sobre el tambor (hasta cuatro), la capacidad de tiro va disminuyendo de forma considerable. Un cabrestante del tipo 9000 (4.082 kg en la primera vuelta del tambor), queda reducido a 3.180 kg, con cuatro capas de cable enrolladas sobre el tambor. Una vez que has elegido el modelo idóneo, la cuestión es dónde instalarlo. Unos dirán delante, otros, detrás y un buen número de usuarios se inclinarán por la instalación móvil. A la hora de la verdad, su instalación dependerá fundamentalmente del uso al que destines tu vehículo; ya sea en competición, pequeñas rutas o grandes travesías te encontrarás ante situaciones extremas diferentes que debes abordar con soluciones adecuadas y específicas para cada una de ellas. Analizar las posibilidades y elegir la más apropiada es la mejor garantía para poder superar con éxito todas las eventualidades. Ahora bien, no nos queda más remedio que reconocer que tres, es mejor que uno.



¿DELANTE O DETRÁS?

■ Para avanzar por terrenos complicados, con barro, nieve o cursos de agua, la opción más lógica es la parte delantera del vehículo. Para ser utilizado como vehículo de apoyo, a otros todoterreno, realizar labores de seguridad en eventos o para transitar en solitario, donde siempre ha de primar la posibilidad volver por el tramo conocido, la instalación posterior resulta la más adecuada.





Una instalación de cabrestante portátil requiere de un soporte o cuna con un vástago y un pasador.

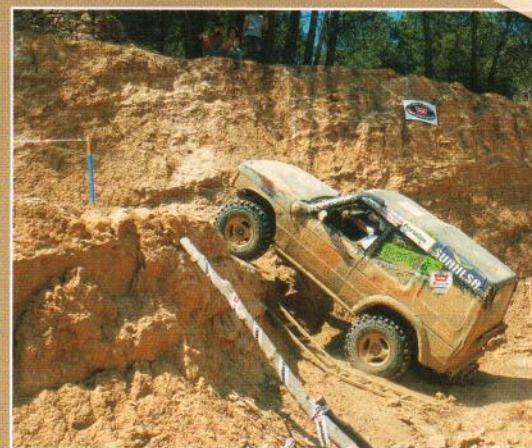
INSTALACIÓN PORTÁTIL

■ Siempre habrá quien piense que por qué renunciar a tener un winch delante y otro detrás. Basta con realizar una instalación portátil. Razón no les falta, pero hay que reconocer que es una opción válida en situaciones puntuales por cuestiones de operatividad y no necesariamente nos ahorraremos la parte burocrática de la instalación, ya que es probable que tengamos que legalizar los

soportes para el cabrestante. Atascados en medio de un barrizal, tener que manipular los treinta y tantos kilos de un cabrestante, no es tarea fácil. También es una buena opción para los más viajeros, que utilizan los servicios del cabrestante en contadas ocasiones y sin embargo, el peso colocado delante del vehículo condiciona el trabajo de la suspensión delantera.



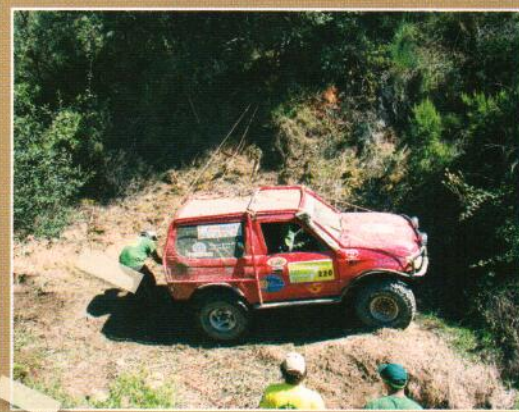
La instalación para el cabrestante portátil requiere soportes de tipo hembra, donde insertar el vástago del soporte o cuna del winch.



EN COMPETICIÓN

■ En el mundo de la competición extrema, todos los cabrestante son pocos y a las ventajas de una instalación doble –delantera y trasera– se suma una tercera que permita sujetar el vehículo en caso de inclinación lateral extrema o recuperar un vehículo volcado. Esta situación se puede resolver mediante una correcta posición del

cabrestante posterior y puntos de guiado en el arco antivuelco. ■ También es frecuente en pruebas extremas encontrar vehículos con dos cabrestantes, uno delantero, otro trasero y un tercero de tipo móvil para apoyar la acción momentáneamente de los anteriores, o utilizar sus posibilidades como tiro lateral.



TRASERO CON RODILLOS HACIA DELANTE

■ Siempre hay quien va más lejos y opta por un único cabrestante de gran potencia, preferentemente hidráulico, ubicado en la parte posterior y que mediante un sistema de rodillos y guías para el cable de arrastre, permite su uso en diferentes posiciones de tiro, incluyendo la contraria a la correspondiente a su instalación. Otra variable del mismo sistema es el que utiliza el Foers Ibex –ver TodoTerreno n° 80–, con un cabrestante situado en el centro del vehículo y un sistema de rodillos que permite lanzar el cable hacia detrás o hacia adelante.

LA FUENTE DE ALIMENTACIÓN



■ En uso intenso, el problema se puede localizar en la fuente de alimentación. Bajo estas condiciones de trabajo no nos queda más remedio que aumentar la capacidad de almacenamiento de energía, sustituyendo la batería por otra de más amperios/hora e incluso llegar a duplicarla, en cuyo caso ambas deberán ser iguales e instalarlas en paralelo. Una buena solución para un uso intenso, pero fuera de la competición, pasa por instalar dos baterías con circuitos de consumo diferentes y carga alterna, en donde siempre daremos preferencia a la batería, que presta servicio a la gestión del vehículo, frente a la que alimenta los servicios auxiliares.

¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA?

Envíanosla a fcanadilla@luike.com y te la responderemos