

PRUEBA DE LARGA DURACIÓN DE AMORTIGUADORES

20.000 KILÓMETROS DE TORTURA

TrailMaster tiene su fama bien ganada. Los miembros del proyecto 10fronterasfotofurgo confiamos en un kit de esta marca para llevar a cabo nuestra aventura. Tras 20.000 kilómetros de pistas rotas, desierto y carreteras deterioradas, el resultado no podía haber sido mejor. Texto José Ramón Puig/Redacción TT Fotos Claudia Maccioni



En el mercado no existe demasiada oferta para preparar el Volkswagen T3 Syncro para aventuras off-road. Pero entre la poca oferta existente hay una marca que siempre ha destacado. TrailMaster tiene en su catálogo un sistema de suspensión pensado y desarrollado para este vehículo. Durante la preparación del T3 Syncro se tuvo muy en cuenta el estado de las carreteras y los caminos por los que se iba a transitar, así como el peso del furgón autocaravana cargado. Había que recorrer

alrededor de 20.000 kilómetros, y el peso del vehículo se acercaba a los 2.300 kilos. La instalación de una nueva suspensión puede cambiar por completo el comportamiento de un vehículo. Siempre se busca mejorar lo que el fabricante ofrece de serie, pero si la elección no se realiza de manos de un experto, el resultado se puede convertir en una pesadilla. Plantearse las necesidades de la transformación es prioritario, y el equilibrio del bastidor debe ser el objetivo final, algo que nunca es

fácil si se hacen experimentos. Además, el esquema de suspensión del T3 Syncro no es el idóneo –especialmente con los brazos tirados y el eje torsional del tren trasero– y no permite grandes mejoras sin una importante inversión. Otro aspecto que no se puede mejorar excesivamente en estos furgones es el recorrido de la suspensión. Se pueden encontrar auténticos bricolajes hechos por expertos con tiempo, paciencia, dinero y herramientas adecuadas, pero la fiabilidad exigida para una aventura de

Después de 20.000 kilómetros de ruta por el noroeste de África, el kit de suspensiones ha respondido perfectamente. Tan solo los muelles delanteros han perdido algo de elasticidad, pero no hay fugas en ninguno de los amortiguadores.



20.000 kilómetros por África desaconseja por completo esta opción.

Así pues, evaluamos todas las posibilidades y finalmente optamos por montar un kit Stage II TrailMaster de +4cm con especificaciones Heavy Duty para el tren trasero. Y el veredicto es claro: A lo largo de los tres meses y medio que duró la aventura, los amortiguadores no han sufrido ninguna avería, ni pérdidas de aceite, ni fatigas excesivas. En el eje trasero, los amortiguadores reforzados han soportado perfectamente la carga de esa zona, donde se encontraban el motor y el peso extra que suponen dos ruedas de repuesto, dos bicicletas, una baca cargada y el equipaje... Si bien es verdad que la zona trasera parece no haber sufrido en exceso, el eje delantero sí que ha acusado ligeramente el peso soportado durante todo el viaje y el mal estado de las carreteras por las que se ha circulado. Así, 20.000 kilómetros después, los amortiguadores y los muelles delanteros han cedido algo más de un centímetro, mientras que los traseros conservan los cuatro centímetros de elevación originales. En ningún caso hay daños apreciables en los muelles ni fugas en los amortiguadores.



El vehículo se desplazó con alrededor de 2.300 kilos a lo largo de toda esta aventura, con parte de la carga ubicada en el techo, lo que supone una gran exigencia para las suspensiones en cuanto al control del "balanceo" de la carrocería.

COMPORTAMIENTO

■ EN PISTAS

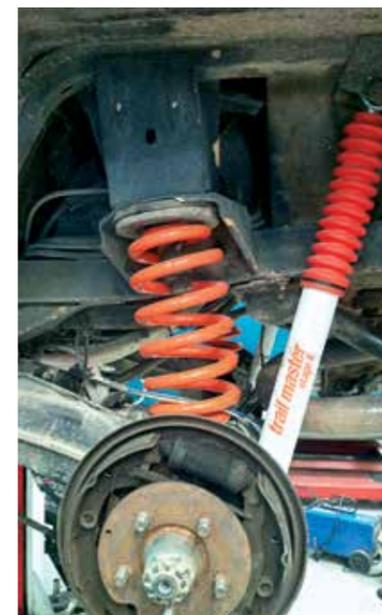
En pistas en buen estado y a velocidades medias, los cabeceos son acusados, sobre todo en la parte delantera y, supuestamente, por la rigidez de la parte trasera. No se producen topes ni en extensión ni en compresión. En pistas rotas, dada la poca velocidad alcanzada, el conjunto se nota rígido en exceso, cosa que se agradece si hablamos de balanceos.

■ EN CARRETERA

En carreteras con buen asfalto –todo lo bueno que puede ser en países de las zonas visitadas–, al volante del T3 Syncro no se nota diferencia entre este kit y la amortiguación de origen. Con asfalto en mal estado, simplemente van perfectos. En ninguno de los casos se aprecia fatiga excesiva pese a jornadas de conducción de más de ocho horas exigiendo el 100 % al conjunto.

■ EN ARENA

Otra de las superficies donde una suspensión debe ofrecer un rendimiento extremadamente alto es en la arena. Las ondulaciones típicas de las zonas de dunas que quedan escondidas a la vista del conductor son trampas que deben ser absorbidas por muelles y amortiguadores sin rechistar. Además, una buena respuesta en extensión es crucial para disponer de la mayor motricidad posible, todo ello sin olvidar que las suspensiones deben contribuir a mantener el guiado y la estabilidad del conjunto para evitar vuelcos. Muy buena respuesta sobre esta superficie.



CONFORT

■ No hay rebotes extraños, pese a la rigidez extra del tren trasero. Con el T3 Syncro cargado y en orden de marcha, es cuando mejor se aprecia ese plus de dureza. No hay balanceos excesivos pese a llevar carga en la zona alta, y los amortiguadores y muelles absorben perfectamente las irregularidades del pavimento, ya sea sobre asfalto o en caminos de todo tipo. El eje delantero también trabaja correctamente. En alguna ocasión se ha llegado a experimentar una fuerte extensión al salir disparados a gran velocidad por algún bache escondido, sobre todo en las etapas mauritanas, pero después no ha habido rebote.

