

LA POSICIÓN AL VOLANTE

NO TODO VALE

La posición en la conducción es fundamental para coordinar volante, pedales y palancas, así como para beneficiarnos lo máximo posible de los sistemas de seguridad pasiva del vehículo en caso de sufrir un accidente. Texto C. Ramírez/Redacción Fotos C.R./Luike

Empezar por el principio, parece obvio, pero no siempre es así. Acomodarse en el interior de nuestro todoterreno es el primer paso para realizar una conducción cómoda y segura. Para empezar, tenemos que adaptarnos al tipo de vehículo que vamos a conducir. No es lo mismo un deportivo, que un turismo o un todoterreno.

Un todoterreno conlleva un peso más elevado y una altura mayor. Por lo tanto,

nos encontramos con dos cuestiones diferentes de gran importancia respecto a un turismo: el aumento de las inercias y la mayor altura que presenta el centro de gravedad del vehículo. También tenemos que tener en cuenta la diferente naturaleza de los terrenos por los que podemos transitar y su incidencia en la estabilidad y el movimiento del vehículo, sin olvidar la posibilidad de pasar muchas horas al volante.

FÍJATE EN EL DUMMY



■ Si quieres ver ejemplos de cómo sentarse correctamente al volante, fíjate en los *dummies* empleados en los *crash tests*. Los procedimientos para ubicarlos correctamente están estandarizados y no dejan ningún parámetro al azar, tanto en lo que respecta a la posición del asiento y el volante como en lo que se refiere exclusivamente a la ubicación del *dummy* en el asiento. Ten en cuenta que cuanto mejor vayas sentado, menor será el riesgo de sufrir daños en un accidente. Recuerda estas tres cosas: si te sitúas muy cerca del volante, el airbag puede causarte lesiones, si reclinás demasiado el respaldo, el cinturón no te sujetará adecuadamente y tu cuerpo tenderá a deslizarse hacia delante siguiendo a tus piernas (efecto submarino), y si no colocas adecuadamente el reposacabezas, el rebote de tu cabeza (latigazo cervical) puede dañar tu médula con consecuencias fatales.



El punto de referencia lo debemos poner en los pilotos de raids y de trial, que están sometidos a todos los comentarios anteriores al mismo tiempo.

Lo primero a tener en cuenta es el movimiento lateral y los botes que pueden generar las inercias y las irregularidades del terreno. Para minimizar sus efectos, el respaldo debe estar en posición vertical, sin llegar a ser incómodo, de forma que la columna vertebral esté bien asentada, reduciendo la posibilidad de lesiones y disminuyendo la fatiga. En la misma línea, debemos ajustarnos el cinturón de seguridad, evidentemente necesario en caso de accidente, pero, además, en la conducción TT es muy importante para mantenernos fijos y así evitar los efectos que comentamos anteriormente. Nada más sentarte, ténsalo por su parte superior y, acto seguido, da un breve tirón para bloquearlo.

Todavía nos queda un comentario más en este sentido, y es la presencia de un "cuarto

pedal", que nos sirva de apoyo para el pie izquierdo, que resulta de gran ayuda para estabilizar el cuerpo.

La distancia al volante es otro punto de gran importancia. Hay quien va literalmente encima de él y quien va estirado como en un Fórmula uno. Ni lo uno ni lo otro; manteniendo la espalda pegada al respaldo del asiento, la muñeca

LAS CLAVES SON UNA ADECUADA DISTANCIA AL VOLANTE Y LA POSICIÓN DE LA ESPALDA LO MÁS VERTICAL POSIBLE

debe posicionarse con naturalidad sobre la parte superior del volante. Esta posición nos garantiza que podemos manejar con soltura el volante.

Ahora le toca el turno a los pedales, sobre los cuales debemos poder realizar con holgura todo su recorrido.

El uso del pedal de embrague debe limitarse a dos posiciones: libre y pisado,

sin medias posiciones ni nada parecido. Es muy importante que podamos actuar sobre el pedal de embrague manteniendo el tacón del calzado pegado al suelo, con la pierna estirada pero no tensa.

Continuaremos con una adecuada posición de los espejos retrovisores, de forma que aprovechemos al máximo el campo de visión que nos ofrecen.

Para dominar la situación del vehículo a la hora de abordar obstáculos, es fundamental que, una vez acomodados en el puesto de conducción, controlemos visualmente los dos extremos delanteros del vehículo.

Después de comprobar todos estos puntos, nos queda un último paso final: asegurarnos de que llegamos con naturalidad, es decir, sin forzar la posición (léase espalda pegada al respaldo del asiento), a todos los mandos del vehículo, con especial mención en las palancas del cambio y la transferencia.

DECÁLOGO PARA SENTARSE BIEN AL VOLANTE

1 Respaldo: Lo suficientemente vertical para que la mayor parte de la espalda se apoye en él.

2 Altura: Que tu cabeza no toque el techo ni quede a la altura del volante.



3 Distancia al volante: Con la espalda pegada al respaldo y los brazos estirados, las muñecas deben tocar la parte superior del aro del volante.



4 Posición de las manos: Siempre que sea posible, a las tres menos cuarto mejor que a las dos menos diez.



5 Reposacabezas: Nunca demasiado bajo. Lo más cerca posible del hueso occipital.



6 Pedales. Debes poder agotar su recorrido sin esfuerzo cuando estires las piernas.



7 Reposapiés. Úsalo en vez de apoyar el pie izquierdo sobre el embrague.

8 Pulgares. En campo, nunca por dentro del aro para evitar lesiones.



9 Manos. Siempre que sea posible, sobre el volante. Nunca deben descansar en la pierna, la palanca de cambios, el montante de la puerta...

10 Apoyo lumbar. Si es regulable, ajústalo hasta que notes ligeramente su presión.

