

El frío del invierno, la nieve y otros factores como el barro o la sal usada para descongelar las carreteras atacan directamente a algunos todoterreno, además de dificultar la circulación propiamente dicha.



A pesar de la tracción total y los neumáticos específicos para TT, la autoridad competente nos puede exigir el uso de cadenas.

El barro acumulado en las llantas puede provocar vibraciones, obligando, incluso, a revisar el equilibrado de nuestro vehículo.

Hay que revisar el estado de los limpiaparabrisas. Su función es limpiar y no emborronar el cristal.

PREVISIÓN Y MANTENIMIENTO

Llegó el invierno

Los rigores que trae consigo la época invernal se traducen en numerosos problemas a la hora de rodar con nuestro 4x4. Una preparación previa es la única forma de evitarlos o, al menos, de minimizar sus consecuencias.

Textos: Juan Carlos Ramírez Fotos: J.C.R./L.M.N

Antes de ponernos en marcha, se debe comprobar que el motor está preparado para funcionar bajo condiciones invernales.

El anticongelante es indispensable en el sistema de refrigeración y por eso resulta imprescindible que comprobemos que cumple con los requisitos térmicos de las zonas por donde vamos a circular.

El aceite del motor es otro punto a tener en cuenta. La mayor parte de los vehículos incorpora los de especificación 15W 40, aptos para ofrecer un nivel adecuado de lubricación hasta -12°C. En zonas de montaña, puede hacerse necesario utilizar uno con especificaciones 5W 40, que garantiza una fluidez adecuada hasta una temperatura de 30°C por debajo de cero.

En lugares extremadamente fríos puede ser necesario añadir al gasóleo algún aditivo específico para evitar que se solidifiquen determinados compuestos del combustible. Consultar el tema en alguna de las estaciones de servicio de la zona puede resultar de gran ayuda.

Una vez en marcha, nos podemos encontrar con problemas que fácilmente habríamos podido prever con tan sólo un poco de atención a nuestro vehículo.

La lluvia requiere una conducción muy fina, evitando aceleraciones y frenadas bruscas, así como un tacto especial al volante. Los cambios de apoyo y los giros bruscos no son buenos aliados. Pero, antes de iniciar el recorrido, tendremos que asegurarnos de que la presión y la profundidad del dibujo de los neumáticos son las adecuadas. Por debajo de 1,6 milímetros de dibujo no se puede circular. Los neumáticos disponen

de unos testigos que indican si hemos alcanzado este nivel de desgaste. Si incorporamos gomas MT, hay que tener en cuenta que su rendimiento en asfalto mojado es muy precario.

Otro punto a revisar son los limpiaparabrisas; una goma deteriorada o endurecida por el sol apenas limpiará el cristal y lo único que conseguiremos con ellas es emborronar y dificultar la visión. Tampoco hay que olvidar rellenar cuando proceda el líquido de limpiacristales, así como verificar su funcionamiento y orientar correctamente las salidas de líquido si fuera necesario.

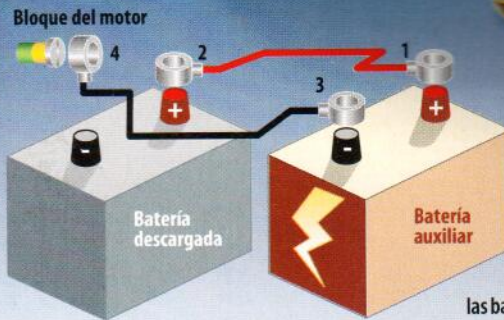
Durante la época invernal, disminuye el número de horas disponibles con luz solar. Por tanto, la iluminación del vehículo cobra especial importancia. Bastarán unos minutos para revisar todas las luces y proceder a sustituir aquellas que estén fundidas o cuyo rendimiento haya



En invierno se hace más necesario, si cabe, llevar eslinga y grilletes al circular por campo.



En los meses de más frío hay menos horas de luz, por lo que es importante revisar el equipo de iluminación de nuestro todoterreno y llevar siempre los repuestos necesarios.



El frío provoca desgastes más rápidos de la carga de las baterías, por lo que unas pinzas de arranque nos sacarán de más de un apuro.

LA BATERÍA: UN ELEMENTO SENSIBLE AL FRÍO



Para evitar la sulfatación de los bornes de la batería, podemos aplicar vaselina o pintura antisulfatación.

La llegada de las bajas temperaturas, la lluvia, el barro y la nieve afectan de forma especial a la batería. Para que nuestro vehículo arranque al primer toque de la llave tendremos que tener este elemento siempre a punto.

El proceso de carga y descarga de la batería termina deformando las placas internas, disminuyendo su capacidad de acumulación. Pero hay otros factores que arruinan la batería y si dependen de nosotros:

- Debemos revisar la correa del alternador, equipo que suministra la carga a la batería, sustituyendo este elemento si presenta grietas y durezas y tensándolo si fuera necesario.

- Los bornes o terminales de la batería deben estar bien apretados y limpios, sin señales de sulfatación. Si hay que limpiarlos, se puede utilizar una lija y aplicar vaselina para terminales. Otra opción es aplicar una pintura antisulfatación. De ambas formas aseguraremos una buena conductividad con objeto de facilitar el arranque.

- Hay baterías que no requieren un control de la mezcla de ácido y agua destilada en su interior, son las que conocemos como 'libres de mantenimiento'. Su uso nos libera de una preocupación.

Sin embargo, hay otras que es necesario reponer el agua consumida. Si es éste nuestro caso, hay que utilizar exclusivamente agua destilada es-



Siempre que sea posible, en nuestro TT debemos incorporar una batería con la mayor relación entre amperios y hora.

pecial para baterías, rellenar hasta el nivel indicado en la misma y no olvidar colocar ninguno de los tapones.

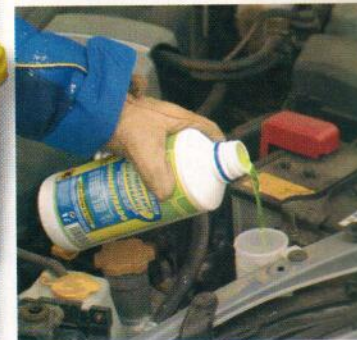
Si la batería comienza a fallar, es mejor no esperar a que nos deje tirados y procederemos a sustituirla lo antes posible. Este momento es perfecto para incorporar en nuestro vehículo una batería de mayor capacidad. Teniendo en cuenta el hueco disponible y la disposición de los terminales positivo y negativo, es muy recomendable elegir la batería de mayor relación amperios-hora posible. El uso de un vehículo todoterreno implica conectar siempre algún tipo de accesorio adicional: GPS, radio, nevera, cabrestante, faro auxiliar, ordenador, etc. Por tanto, una mayor capacidad será siempre bien recibida.



El aceite lubricante debe cumplir las especificaciones térmicas de la zona por la que vamos a circular.



Es recomendable añadir anticongelante al líquido limpiaparabrisas, así como orientar correctamente los orificios de salida del mismo.



El frío ataca especialmente al sistema eléctrico de nuestro todoterreno

disminuido. También debemos incluir en nuestra revisión la dotación de bombillas y fusibles de recambio.

A la hora de rodar por carretera, hay que contar con un juego de cadenas. Debemos recordar que, pese a disponer de tracción a las cuatro ruedas y neumáticos específicos para nieve, la autoridad competente puede exigir su uso si interpreta que son necesarias para circular por un determinado tramo.

Existen productos específicos (como los sprays para descongelar parabrisas) que ayudan a paliar los habituales efectos del invierno.



Si detectamos la presencia de sal en la calzada para impedir la formación de placas de hielo, hay que acudir lo antes posible a un lavadero de coches para eliminar de inmediato los depósitos de este producto que atacan las partes metálicas, produciendo una rápida corrosión.

En campo debemos extremar las medidas de seguridad: rodar en grupo, montar neumáticos adecuados e incorporar medios de desatascos.

Siempre que abandonemos el asfalto debemos incorporar una eslinga equipada con grilletes, un gato mecánico con unas planchas

y una pala y, si es posible, al menos un vehículo provisto de cabrestante.

Es muy importante recordar que, después de realizar un vadeo, los frenos pueden perder eficacia y deben ser secados, especialmente los de tambor, mediante la sencilla operación de rodar unos minutos con el pie ligeramente apoyado en el pedal del freno.

También hay que tener presente que, después de un recorrido por zonas de barro abundante, éste se puede acumular en la parte interior de las llantas de las ruedas. La presencia de este elemento puede provocar considerables vibraciones cuando rodemos por carretera, así que conviene limpiarlo cuanto antes.

A lo largo del invierno nos encontraremos con alguno de estos u otros problemas. La previsión y un correcto mantenimiento son, sin duda, la mejor forma de evitar desagradables sorpresas invernales.

CON FRÍO EXTREMO

- Desmontar la batería y guardarla en un lugar cubierto y ventilado.
- Añadir aditivos específicos al gasóleo y al agua del limpiaparabrisas.
- Utilizar aceite adecuado para bajas temperaturas.
- Tapar parte del radiador con un cartón, si es posible, para que el motor trabaje a 90° C. La mecánica funcionará correctamente y tendremos el circuito de calefacción a punto.
- No olvidarse de las cadenas.
- Evitar los acelerones hasta que el motor coja temperatura.
- Cubrir el parabrisas para evitar la formación de hielo.
- Verificar la protección que proporciona el anticongelante incorporado en el vehículo.
- Incluir en el vehículo un juego de cables con pinzas.