



Conocer las características de nuestro 4x4 y del terreno por el que transitamos nos permitirá optimizar su rendimiento con la máxima seguridad.

SABER PARA PREVENIR

Conducir bien un TT

Poco a poco las diferencias entre un turismo y un todoterreno se van acortando: tamaño, aspecto exterior, prestaciones... Sin embargo, a la hora de ponerse al volante, un todoterreno necesita una técnica de conducción específica.

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

Hoy el mercado ofrece una amplia gama de vehículos, que van desde los turismos con imagen de aventura hasta los clásicos todoterreno como los Jeep Wrangler o Land Rover Defender, pasando por

un sinfín de todocamino, mejor o peor adaptados al uso fuera del asfalto.

Al final, la mayoría de los usuarios decide su adquisición por criterios estéticos o de capacidad, sin reflexionar sobre su uso y sus posibilidades.

Por más que los fabricantes se empeñen en dotar a algunos turismos con la imagen de un todoterreno y presentar estos últimos como poco más o menos que un turismo, entre ambos hay unas claras diferencias que condicionan la forma de conducir y que serán más evidentes a medida que saquemos el máximo rendimiento de nuestro vehículo fuera del asfalto.

En carretera, la adaptación es más fácil y rápida, debido a que rodamos sobre esta superficie una gran parte del tiempo y a que los límites legales impiden a los turismos desplegar todo su potencial. En campo, la práctica y la experiencia de conocidos y amigos serán determinantes y siempre nos queda el recurso de acudir a algún centro de conducción o club TT.

El manual de Land Rover incluye una frase que resume perfectamente la filosofía de la conducción TT: "Tan deprisa como sea necesario, tan despacio como sea posible".

DIMENSIONES



En primer lugar, hay que tener en cuenta las dimensiones. En tráfico abierto no hay diferencias, pero, en el ámbito urbano, aparcar y callejear puede complicarse de forma significativa. Algunos garajes subterráneos no son accesibles para los todoterreno más grandes y las calles estrechas son enemigos de los modelos más largos, como los pick up. Hacerse con las dimensiones del vehículo no plantea problemas, pero sí necesitaremos un periodo de adaptación.

EL PESO Y LA FRENADA



Un factor a tener muy en cuenta es el peso. Las operaciones de frenado o aceleración conllevan una mayor exigencia al sistema de frenos o a la respuesta del propulsor. En el primer caso, nos encontraremos con un mayor desgaste de los elementos de fricción de los frenos y en el segundo con un coste de combustible más elevado. Pero el principal problema radica en un centro de gravedad más alto y unas inercias más acusadas. Adaptarnos a la capacidad de frenar y los cambios de apoyos nos permitirá ir conociendo las posibilidades de nuestro vehículo.

POSTURA DE CONDUCCIÓN

Ubicarse bien ante el volante de un todoterreno permite conseguir una mayor visibilidad y control del entorno de nuestro vehículo. Fuera del asfalto, hay que recordar que la espalda debe estar recta y la posición de las manos sobre el volante (la clásica de las dos menos diez) debe permitir situar los pulgares fuera del aro. Las manos deben sujetar siempre el volante, pero fuera del asfalto debemos ser más exigentes en este tema para evitar que un impacto de



una rueda con una piedra o un bache altere la dirección del vehículo y transmita su efecto a nuestra muñeca.

CIRCULAR POR PISTAS

Cuando transitamos por pistas y caminos hay que conducir "largo", es decir, barriendo con la vista los 200 metros que tenemos delante para establecer el ritmo más adecuado, al mismo tiempo que sorteamos los obstáculos inminentes: piedras, baches, roderas, grandes trozos de hielo, etcétera.

Daremos una especial importancia al acelerador, siendo éste el principal elemento para controlar el vehículo. Reteniendo el motor en primer lugar, cuando vamos deprisa, y ayudando a la tracción y adherencia cuando damos gas. Con-



ducir "largo" y con el acelerador permite al vehículo adaptarse mucho mejor al terreno y minimiza los riesgos de un accidente.

USO DEL CAMBIO

La transmisión y el cambio son fundamentales en la conducción por campo. Ir con el sistema 4x4 conectado no sólo aumenta la tracción y adherencia, también proporciona un nivel de seguridad mucho más elevado. En el apartado mecánico, supone un menor trabajo para los diferenciales, palieres y árboles de transmisión. En los vehículos que disponen de diferencial central, conviene bloquearlo para ganar tracción y seguridad. Para sacar el máximo rendimiento del vehículo, hay que conocer bien las marchas largas y cortas. La velocidad y



su poder de ascensión son vitales para seleccionar en cada momento la marcha más adecuada, especialmente en descensos o pendientes.

ELEGIR LA TRAZADA

Rodando por pistas y caminos tendremos que aprender a seleccionar la mejor trazada para nuestro vehículo. Las piedras, roderas o regueros del camino someten a nuestro 4x4 a esfuerzos y vibraciones que perjudican de forma especial a los neumáticos, amortiguadores y *silentblocks* de todo el vehículo. Cuanto más fino tracemos una curva, menor será el apoyo de las ruedas sobre el suelo, que amenaza siempre con un corte o un pinchazo. Además, descargaremos de trabajo a los amortiguadores, cuyo rendimiento es fundamental para nuestra seguridad, estabilidad y adherencia. Cuan-



to menor sea la transferencia de masa entre ruedas y ejes, mejor será nuestra progresión por todo tipo de pistas y caminos.

DESCONEXIÓN DEL ABS

A la hora de frenar en campo, el ABS complica en la mayor parte de las veces la situación. Hay vehículos que permiten desconectar este sistema (como los Mercedes G), indispensable sobre asfalto, pero muy crítico en pistas. En carretera, el poder de gobierno que otorga sobre la dirección es determinante, pero en caminos se estiran las frenadas de tal manera que es mejor desconectarlo.

A los vehículos que no disponen de un interruptor de bloqueo, se les puede instalar de forma sencilla; intercalándolo a la altura de su fusible. En cualquier caso, debe consultarse con el fabricante del vehículo y mantenerlo operativo



siempre sobre asfalto. Cuando pisemos el freno, lo haremos antes de llegar a un obstáculo, nunca durante el tránsito sobre él, para permitir el trabajo de las suspensiones. En curva, hay que tocar el pedal muy suavemente, porque podemos perder la trazada y provocar un derrape del eje posterior. Siempre será mejor frenar antes de girar y salir dando gas.

RESPUESTA DEL MOTOR

El motor debe girar con soltura, en torno a la cifra de par máximo. Esta situación nos permitirá disponer de un buen empuje, así como de una adecuada capacidad de retención. Podemos tantear sobre los dos tercios del rango del cuentarrevoluciones y probar a ver cómo nos encontramos por campo; hay que buscar un ritmo cómodo, que nos permita manejar el vehículo con soltura. En definitiva, se trata de dominar la situación y evitar que la naturaleza del terreno sea la que nos



arrastre. Hay que anticiparse y huir por todos los medios de las siempre inseguras correcciones.

ELECCIÓN DE CUBIERTAS

Equipar los vehículos con unos neumáticos apropiados y ajustar su presión a la naturaleza del terreno es prioritario para nuestra seguridad y para la capacidad de progresión del 4x4. En barro, los neumáticos tallados y flexibles nos permitirán sacar mayor rendimiento al vehículo. Los tacos pequeños y flexibles se adaptan bien a la nieve, mientras que en arena buscaremos más diámetro, poca sección y una huella larga. En pista, una mezcla sería la opción más razonable. Como disponer de un neumático para cada ocasión es difícil, debemos de contar con un buen neumático mixto, tipo A/T, para salir al campo.



También es bueno jugar con las presiones. Un compresor resulta vital para adaptar las ruedas al terreno: en arena, 0,8 kg/cm²; en barro, 1,8 kg/cm²; y sobre piedras, 2,6 kg/cm². Nuestra experiencia será el mejor aliado para rodar fuera del asfalto, pero estos valores son una buena referencia para empezar.

PRUDENCIA Y PREVISIÓN

La prudencia, el reconocimiento a pie del terreno si fuera preciso y conducir sin brusquedad son siempre buenos aliados, así como salir formando un grupo de tres o cuatro coches. El apoyo entre unos y otros será bien recibido y nos evitará más de un problema o situación comprometida, así como el conocimien-



to de la normativa sobre las restricciones a la circulación fuera del asfalto de cada país o comunidad autónoma.