

CONSEJOS BÁSICOS PARA...

UN DÍA DE ARENA

Presente en todos los continentes, excepto la Antártida, se trata de una superficie que requiere cierta técnica a la hora de conducción y un nivel adecuado en la preparación nuestro TT. Texto y fotos S. Ramírez



1



I

EL VEHÍCULO

■ En la arena cuenta más potencia mejor. Un motor turbodiésel, con su gran par facilita mucho la labor a la hora de rodar por las dunas. Los motores de gasolina de gran cilindrada también ofrecen un buen rendimiento.

■ Lo importante es rodar con el motor alegre. El uso de las marchas altas de la gama corta facilita la reserva de potencia. Los frenos se deben utilizar lo mínimo posible y el ABS nos puede complicar la vida en caso de apuro.

■ El peso es siempre enemigo de las suspensiones y en el caso de la arena más, especialmente en el techo. Perjudicando seriamente el avance



2

por las dunas, donde las fuertes inclinaciones son constantes.

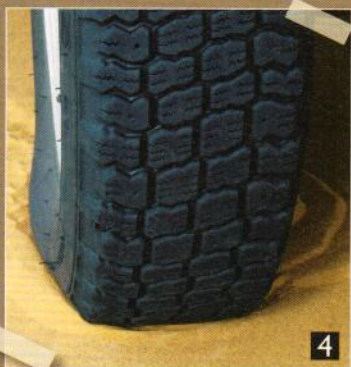
■ El compresor (2) es indispensable, pero de calidad, los baratos se queman por el esfuerzo de hinchar los cuatro neumáticos y las altas temperaturas.

■ No debemos olvidarnos del material de rescate, que debe incluir una eslinga, grilletes, planchas y una pala.

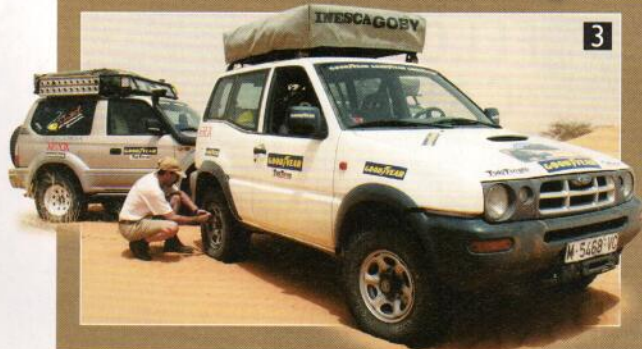
2

NEUMÁTICOS

■ La arena forma una cuña delante de la rueda que frena su avance. Los neumáticos más anchos tienen que afrontar una cuña mayor y por tanto, emplearemos mejor gomas estrechas (235/85 R16). La presión debe ser baja (1,1 - 0,8 bar) para aumentar la superficie de contacto sobre la arena (3) y disminuir la presión sobre el terreno. La flexibilidad es una característica primordial en un neumático de arena, la rigidez impide que la goma se deforme y aumente la superficie de apoyo.



4



3

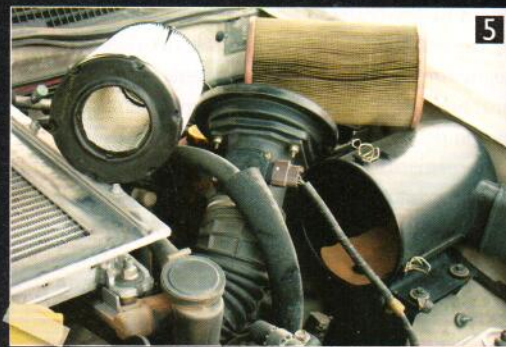
■ En cuanto al dibujo, con un taco muy pronunciado escarbaríamos y eso no interesa; por tanto, un neumático "AT" flexible es ideal (4), pero también un "MT" a medio uso, ya que su dibujo es menos agresivo y su carcasa habrá perdido rigidez.

3

MECÁNICA

■ Aunque, en apariencia, la arena no ofrece grandes obstáculos, la mecánica se resiente sobre esta superficie. El esfuerzo de rodadura es muy grande y el propulsor necesita entregar mucha potencia a baja velocidad. En consecuencia, los intercambiadores de calor o intercooler no rinden bien.

■ Además los sobre-regímenes de giro aumentan la temperatura del motor, que además se refrigera peor por las altas temperaturas de las zonas desérticas. En estas circunstancias el consumo se dispara, multiplicándose por tres e incluso más.



5



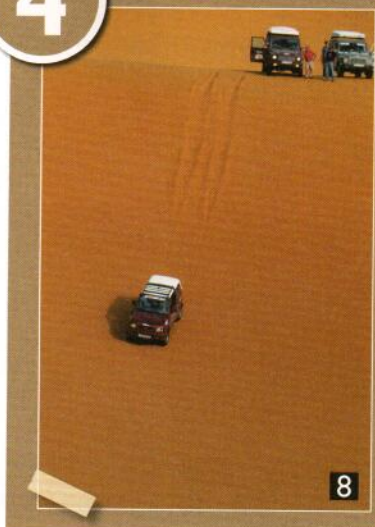
La arena no es una superficie fácil. Bajo una apariencia de libertad, donde todos los trazados son válidos, se esconden múltiples dificultades. La granulometría de la arena, la temperatura, la posición del sol y la dirección del viento condicionan de forma determinante, la capacidad de avance de los vehículos.

Un todoterreno bien preparado, equipado con unos neumáticos adecuados, es vital para prosperar sin dificultad sobre la arena. Pero para lograrlo tendremos que tener en cuenta ciertos conocimientos

mecánicos y una técnica de conducción adecuada. Tampoco debemos desestimar otros aspectos como mantener unas mínimas condiciones de confort en el interior del vehículo –sobre todo, en lo referente a la temperatura–, así como no descuidar nuestro nivel de hidratación, si la temperatura exterior es muy elevada y la ruta es de larga duración.

Todas estas circunstancias influyen y pueden condicionar el éxito o el fracaso de nuestra aventura, ya se trate de una simple ruta de una mañana o una larga y exigente travesía por el

4



CONDUCCIÓN

■ La suavidad sobre los pedales y en los giros son primordiales para evitar atascos o deslantar alguna de las ruedas.

A la hora de parar conviene hacerlo siempre en bajada para facilitar la maniobra de arranque (8). Las hondonadas son zonas a evitar, en ellas se acumula la arena más fina y el atasco será irremediable (10).

■ Las dunas hay que encararlas de frente y con gas, que iremos regulando en la ascensión.

A la cumbre llegaremos lo más despacio posible para evitar los vuelcos. Siempre es mejor quedarse atrapados arriba o retroceder y volver a intentarlo.

■ Hay que tratar de enlazar unas dunas con otras, buscando las zonas más asequibles y rodar con fluidez (9).

■ Mantener la distancia de seguridad es vital para evitar accidentes y evitar los atascos de varios vehículos. No hay que rodar en paralelo.

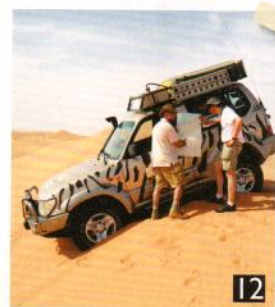
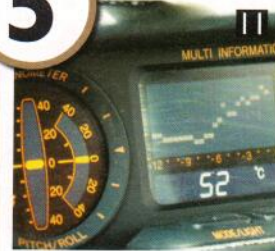


■ El filtro del aire (5) sufre las consecuencias de rodar en una superficie que se mueve con el viento, una toma elevada (7) es siempre bien recibida y no debemos descartar la limpieza con la ayuda del compresor del aire.

■ El embrague puede llegar a ser una pesadilla. Si no lo utilizamos bien nos podemos cargar el disco en un par de intentos para salir de un atasco. Si la arena entra dentro de la campana de la caja de cambios que lo envuelve, lo arruinará en poco tiempo –para prevenirlo, podemos sellarla con silicona (6)–. Los vehículos automáticos juegan en esta superficie con una gran ventaja.



5



VIDA A BORDO

■ La vida a bordo puede ser fácil y difícil, depende de nuestros conocimientos y preparación. Los atascos y las altas temperaturas (11) agudizan la fatiga y disparan el consumo de agua.

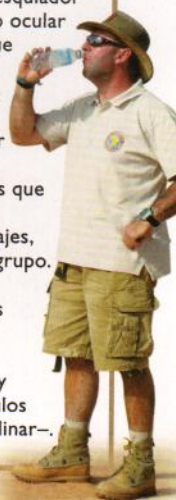
■ La navegación no es fácil, por la ausencia de referencias, por tanto, nos limitaremos a seguir el rumbo que marca el GPS o el mapa (12), tratando de evitar dar rodeos. Muchas veces es mejor encarar las dunas, que dar vueltas y vueltas.

■ Antes de partir conviene amarrar bien la carga para evitar que alcance la tripulación en los saltos y descensos pronunciados.

■ Las tormentas de arena no son frecuentes, pero si nos toca una, gafas de esquiar y un bote de colirio ocular son poco menos que imprescindibles.

■ La comunicación siempre es importante, equipar radio de tipo "CB" es mucho más que recomendable.

■ Sobre todo en viajes, conviene rodar en grupo. Lo ideal es formar parejas de vehículos lo cual garantiza seguridad, en caso de atasco o avería, y rapidez –dos vehículos son fáciles de coordinar–.



¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA?

Envíanosla a fcanadilla@luike.com y te la responderemos