

CONSEJOS PARA SOBREVIVIR A...

UN DÍA DE BARRO

El otoño suele llevar aparejados lluvia y barro. Estar preparados nos ayudará a disfrutar plenamente de nuestras rutas por la naturaleza evitando meternos en problemas. Texto y fotos S. Ramírez



1 EL TT A PUNTO

■ A la hora de iniciar nuestro recorrido debemos salir en compañía de otros vehículos equipados al menos con eslingas (1) y grilletes. El cabrestante es muy recomendable y en muchos casos será la única forma de avanzar o rescatar algún vehículo.

■ En estas circunstancias, todos los implementos pueden ser útiles —planchas, pala, gato Hi-Lift (2)...—, sin descartar la presencia de unas botas de goma, material de limpieza, guantes y ropa de repuesto, ya que es muy probable que acabemos con la nuestra empapada. A la mínima dificultad del terreno que nos obligue a descender del vehículo,



nos complicará la vida a bordo del mismo.

■ Llevar el depósito del limpiaparabrisas lleno es fundamental a la hora de partir, si queremos disponer de la visibilidad adecuada para transitar con nuestro todo terreno en épocas de lluvia y eliminar el barro que se depositará en el parabrisas de nuestro TT.

2 NEUMÁTICOS

■ En primer lugar, debemos tener en cuenta las limitaciones de los neumáticos de serie que equipan los todoterrenos. Como mínimo es conveniente disponer de ruedas de la gama "AT", pero lo correcto es incorporar de la serie "MT" (3). Estos neumáticos mejoran la tracción y la adherencia gracias a la capacidad de sus tacos de agarrarse a una buena porción de terreno. La presión debe ser como máximo la recomendada por el fabricante del vehículo. Si la presión es elevada y la goma rígida, la rueda no flexa, impidiendo el fenómeno de autolimpieza.

■ Para barro poco profundo es recomendable un neumático estrecho que penetre y llegue a la zona más dura sobre la que traccionar. Si, por el contrario, el barro es más profundo, es recomendable un neumático más ancho (4) que garantice la flotabilidad del mismo.

■ También se puede mejorar sustancialmente el grado de tracción de los neumáticos sobre barro con la instalación de unas cadenas de nieve (5).



3 TIPOS DE BARRO



■ El barro se puede presentar de formas muy diversas. La primera de ellas sobre caminos de buen firme. La lluvia crea una capa poco profunda, pero muy deslizante (6) con un barro que se adhiere a la superficie de los neumáticos, aumentando su diámetro y reduciendo drásticamente la adherencia. Situación que dificulta en gran medida el control del vehículo. En estas circunstancias el "ABS", dificulta la labor de frenado, siendo aconsejable desconectarlo si es posible, al igual que en otras situaciones con presencia de barro.

■ Los laterales de los caminos o cunetas suelen aglutinar la arcilla o arenilla, que arrastra el agua. Si perdemos el control del vehículo y caemos en ellas, seguro que nuestro 4x4 se verá inmovilizado.

■ Las roderas (7) son otra dificultad añadida, en el



El barro es uno de los elementos que resultan más divertidos a los aficionados de la conducción off road, aunque, en ocasiones, se puede convertir en una experiencia angustiosa si nos vemos en la tesitura de tener que liberar un vehículo atrapado, por lo que moverse en estas lides requiere una preparación adecuada de la travesía –vehículo y equipo de rescate– y un mínimo de conocimientos por parte del conductor.

Si el barro que nos encontramos es muy profundo, hay poco que hacer; lo mejor es no pasar, ya que el vehículo podría quedar irremediablemente atrapado y su rescate supondría un impropio esfuerzo. Otra cuestión, es el barro poco profundo, donde un neumático adecuado supone una notable diferencia a la hora de avanzar, las forma de conducir del piloto es determinante y, en caso de atasco, el rescate se puede realizar con un simple tirón de eslinga.

4



9

EL TT MÁS PREPARADO DEBE ESPERAR A QUE PASEN LOS DEMÁS



10

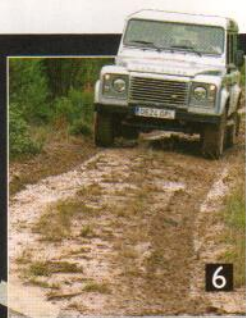
CÓMO NOS ENFRENTAMOS AL BARRO

■ En caso de dificultades, analizar la situación con calma y mantener un vehículo sobre terreno firme, es fundamental. En muchas ocasiones convendrá descender del vehículo para determinar cual es el mejor trazado para superar un determinado tramo. Verificar la profundidad y consistencia del terreno nos permitirá evaluar las zonas donde podemos coger inercia, dónde dar gas o evitar las áreas en las cuales, sin ayuda del cabrestante, son imposibles de superar.

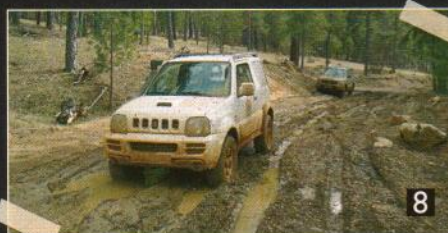
■ La conducción debe ser a base de volante y acelerador –hay que tocar el freno lo menos posible– y en la marcha más larga que el propulsor pueda mover, para que el par a transmitir por las ruedas no favorezca el patinaje.

■ Como mínimo, uno de los vehículos permanecerá fuera del barro (9) hasta comprobar que todos han pasado, por si tuviera que rescatarlo con la eslinga (10) o el cabrestante. Lo lógico es que el último TT en pasar sea que el esté más preparado.

mejor de los casos solventaremos el problema guiados por los carriles que generan, pero limitarán nuestra capacidad de movimiento y el riesgo de que nos atrapen es muy alto. Los neumáticos de gran tamaño nos darán con su mejor altura libre una ventaja, además de su mayor poder de rodadura. La anchura de las ruedas puede suponer una ventaja facilitando la flotabilidad de la rueda sobre el barro, mientras que los tacos de goma facilitan el agarre y la limpieza de la rueda, sin duda la mejor opción para los grandes barrizales (8).



6

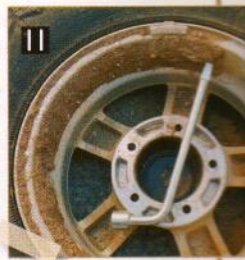


8

5

UNA LIMPIEZA PARA TERMINAR

- Al incorporarnos al asfalto no concluye nuestra jornada de barro, sino que representa la segunda fase del día, la más ingrata que nos llevará a limpiar y revisar todo el vehículo. En primer lugar hay que limpiar las matrículas, los faros del vehículo y los cristales. Impedir la visión de las primeras, disminuir la luminosidad de los segundos y reducir la visibilidad desde el vehículo nos puede ocasionar una multa.
- En segundo lugar es conveniente probar la eficacia de los frenos y recuperar si procede el "ABS". La acumulación de barro en las llantas (11) provoca graves vibraciones en el vehículo que fatigan la mecánica. Esta situación suele aparecer también en el ventilador debido al desequilibrio del barro, que se adhiere en sus aspas. Ahora llega el momento de limpiar el vehículo con agua a presión (12), prestando especial atención a los bajos del mismo.
- El barro no respeta nada y es probable que llegue al motor hasta el punto de obligarnos a realizar una limpieza a fondo, en la que debemos tener cuidado para que el agua no llegue de forma directa al alternador, la centralita electrónica, la caja de fusibles y demás componentes eléctricos.
- También hay que revisar cuidadosamente los radiadores e intercooler, donde la presencia de barro es fuente de problemas, sin olvidar el espacio que queda entre ellos, difícil de ver, pero propenso a acumular barro.
- En último lugar vendría la limpieza del interior que difícilmente se escapará del barro acumulado en el calzado. En este caso, unas alfombrillas de goma facilitan mucho la tarea de limpieza.



¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA?

Envíanosla a fcnadilla@luike.com y te la responderemos