

NORMAS BÁSICAS PARA CIRCULAR SOBRE NIEVE

¡VIVA EL INVIERNO!

SI TE GUSTA EL TODOTERRENO, TE GUSTA LA NIEVE. PERO, CUIDADO, AUNQUE SE TRATA DE UNA DE LAS SUPERFICIES MÁS DIVERTIDAS SOBRE LAS QUE SE PUEDE CIRCULAR, ES TAMBIÉN UNA DE LAS MÁS TRAICIONERAS. _TEXTO Y FOTOS: CARLOS RAMÍREZ

Los esquiadores reconocen diversos tipos de nieve: nieve polvo, dura, húmeda, primavera, etc. En el mundo del todoterreno, nos quedamos con dos: la nieve en sí y la nieve helada. En el primer escenario podemos circular con diversos tipos de ruedas AT, MT, M+S... mientras que en el segundo es imprescindible el uso de clavos o cadenas. Conviene recordar que en el caso de disponer de un solo juego de cadenas, debemos ponerlas preferentemente en el eje delantero para garantizar la direccionalidad y la frenada, además de potenciar la tracción. Por supuesto, entendemos que tenemos tracción en los dos ejes y, por tanto, podemos elegir el tren motriz que prefiramos. En el supuesto de que vayamos a acometer ascensos muy pronunciados, puede ser preferible montar las cadenas atrás para tener más motricidad en el eje sobre el que recae la carga. Ahora bien, si hay fuertes descensos, el tren delantero se queda sin capacidad de dirección y aumentará la propensión al bloqueo de sus ruedas.

De los dos escenarios descritos: nieve y hielo, el primero es el que hoy nos interesa, ya que es en el que verdaderamente podremos disfrutar de la conducción y en el que más posibilidades tenemos de avanzar. Sobre la nieve, cualquier buen neumático de tipo AT (All Terrain o Todoterreno) o, mejor, MT (Mud Terrain o Barro), nos permitirá progresar, aunque no sin demandar todas nuestras habilidades al volante, que, al fin y al cabo, es de lo que se trata.

Pero no basta con montar los neumáticos y olvidarnos. Debemos tener en cuenta varias consideraciones.

OJO CON LA PRESIÓN

Lo primero que conviene recordar es que la presión disminuye con la temperatura. Por ejemplo, una rueda a que a 20°



centígrados esté inflada con una presión de 2 kg/cm², a 0° tendrá en torno a 1,8 o 1,9 kg/cm². Hay quien recomienda subir la presión, pero la realidad es que, como no vamos a rodar a velocidades elevadas, no es necesario hacerlo. Además, ese par de décimas menos de presión permite una mayor flexión de la goma, muy útil para mejorar la tracción y favorecer la auto-limpieza de la rueda.

Puedes desinflar más las ruedas si lo crees necesario (en caso de nieve profunda), pero recuerda que por debajo de 1,6 kg/cm² las posibilidades de deslantar aumentan considerablemente, así que deberás circular muy despacio y, sobre todo, sin realizar bruscos movimientos de volante. Las ruedas, además, se pueden deteriorar si circulas deprisa en estas condiciones.

LEE BIEN EL FLANCO

Ssi quieres tener la certeza de que tus neumáticos traccionarán bien sobre la nieve, no tienes más que buscar el ideograma del copo de nieve inscrito en una montaña de tres picos. Lo encontrarás

en el flanco y significa que esa cubierta cuenta con unas buenas aptitudes para desenvolverse en la nieve. El marcaje M+S también te asegura cierta capacidad de tracción sobre la nieve. Por otra parte, los testigos de desgaste también tienen mucho que ver. Una rueda con menos de un 20 % de profundidad puede ser apta aún para circular por asfalto pero habrá perdido prácticamente toda su capacidad de traccionar correctamente sobre la nieve y de evacuarla mientras rueda. Por último, algunos neumáticos cuentan en su banda de rodadura con testigos específicos sobre su desgaste que te informan de si este es demasiado acusado para rodar en firmes nevados.

INFÓRMATE ANTES DE SALIR

Parece una obviedad, pero lo primero que debemos hacer antes de afrontar un recorrido con nieve es informarnos de la evolución de la climatología de la jornada. Hoy en día tenemos fantásticas herramientas como la página web de la AEMET (Asociación Española de Meteorología): www.aemet.es. También hay

MUCHA ATENCIÓN.

La diferencia entre la imagen de la derecha y la de la izquierda es el exceso de confianza. La nieve oculta lo que hay debajo, por lo que la atención ha de ser extrema.



aplicaciones con radares meteorológicos, la propia información de las estaciones de esquí circundantes, etc.

MEDIDAS DE SEGURIDAD

Y, una vez embarcados, deberemos adoptar una serie de medidas de seguridad, imprescindibles para evitar males mayores. Para empezar, debemos salir en grupo, llevar el teléfono con cargador, llenar el depósito de combustible, rellenarlo antes de que baje de la mitad de su capacidad, incorporar ropa y calzado apropiado, llevar radio CB y realizar un pequeño acopio de provisiones y alguna manta o prenda térmica que nos ayude a mantenernos calientes si nos quedamos inmobilizados; todo ello sin menoscabo de adoptar cualquier otra medida que nuestra propia experiencia nos aconseje, como detallar a terceras personas el recorrido que pretendemos realizar e informarles periódicamente de nuestra posición. Ten en cuenta que el consumo de combustible con el vehículo parado oscila entre los 0,6 y 2,0 litros por hora. Así que 20 litros pueden darte un margen

de entre 10 y 33 horas de calefacción y electricidad a bordo.

MATERIAL DE RESCATE

La nieve, el agua y el barro, más tarde o más temprano, se alían para impedir nuestro avance. Por ello es necesario contar con medios de auto-rescate. Las eslingas son imprescindibles, pero no son suficientes; al menos debemos contar con la presencia de un cabrestante en alguno de los vehículos del grupo. Y no olvides la pala para evitar tener que apartar la nieve con nuestras manos.

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN

Con el motor en marcha, lo primero que debemos evitar es la conducción brusca. El volante debemos girarlo con progresividad,

SI SALES A RODAR SOBRE LA NIEVE BIEN INFORMADO Y BIEN EQUIPADO, LA POSIBILIDAD DE TENER PROBLEMAS SE REDUCE ENORMEMENTE

evitando los cambios bruscos de dirección. El acelerador hay que tratarlo con cariño, siempre tanteando para que las ruedas no pierdan tracción y los tacos puedan adherirse a la nieve. El freno merece una atención especial: frenar suavemente y con mucha anticipación es fundamental. Para saber con seguridad su capacidad de respuesta conviene frenar con intensidad en zonas exentas de peligro y analizar el resultado.

El régimen del motor conviene situarlo en la zona de par máximo. En cuanto a las marchas, evitaremos las cortas, de forma que el par que transmitan las ruedas sobre la nieve sea el menor posible, a excepción de las bajadas. En este caso, la más corta posible nos ayudará a controlar el vehículo.

Hay que recordar que el manto blanco generado por una buena nevada oculta la realidad del terreno, y podemos encontrar debajo de él todo tipo de irregularidades, tales como piedras, roderas, zanjas o las mismísimas cunetas de la pista o la carretera. Y, para terminar, recuerda que toca limpiar, especialmente si han esparcido sal por las zonas por las que hemos transitado. **TT**