

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN UN 4X4

En esta página les daré a conocer las técnicas de conducción de un vehículo todo terreno en off road, la idea de esta página es de mostrar distintos modos para afrontar la conducción y obstáculos durante nuestro recorrido de distintas geografía que se nos presenta.

Espero que nosotros con nuestras opiniones sigan ayudando de hacer esta página.

Habrà DOS tópicos: uno teórico y el otro el que me sugiere de mi experiencia en la conducción basado en mi vehículo.

TÓPICOS QUE HAY QUE TENER PRESENTE

1. Consejo de utilidad
2. Posición del conductor
3. Posición del volante
4. Paso de crestas
5. Subidas de pendientes
6. Descenso de pendientes
7. Superar las roderas
8. Como vadear
9. Conducción sobre la arena
10. Conducción sobre hielo y nieve
11. Atrapados con problemas
12. Rescate mecánico
13. La elección de los neumáticos
14. Sin sobrepasar los límites en grupo

CONSEJOS DE UTILIDAD .-

Antes de iniciar cada salida por muy corta o larga que sea esta, será necesario revisar cada uno de los líquidos de nuestro 4x4 (aceite, agua, etc.), luego verificar el estado de la llanta de auxilio o rueda de repuesto, el estado de las luces y por último lo que exige el reglamento (extintor, botiquín, gata y documentación del vehículo). Otro aspecto

fundamental de cada revisión es el estado de los filtros, sobretodo el del aire y llevar uno de repuesto que no esta demás.

Sobre lo que es conducción, relájate, has de esta un agrado siguiendo unos consejos: mantén alejado el pie del embrague y no utilizarlo como pedal de descanso, acostumbrarse a utilizar el freno motor en las pendientes y no el pedal del freno en las situaciones comprometidas. Conviene no arriesgar a pasar por los lugares en los que exista peligro de atascamiento si no se dispone del material adecuado. No debemos salir a lugares fuera de la ciudad sin llevar con nosotros una pala, una cinta de tiro, planchas y una buena gata (gata Hi-Lift), un buen botiquín y sobre todo de ir a explorar algún lado como mínimo dos vehículos.

POSICIÓN DEL CONDUCTOR.-

Debemos de tener el especial cuidado en la posición a la hora de afrontar un Raíd, ya que una postura inadecuada hará que aparezca antes la sensación de fatiga, o también nos veremos de forma inadecuada de pasar el obstáculo. La espalda debe estar lo mas recto posible sin superar los 20° de inclinación del asiento, esto es para evitar la fatiga en la región lumbar y cervical.

POSICIÓN DEL VOLANTE.-

Las manos del volante deben de ir en la posición de la hora del reloj es decir diez y diez, para asegurar un perfecto control del vehículo y el accionamiento de las palancas, debiendo tener cuidado con la posición de los pulgares, que no deben ir en el interior de los radios del volante, por que cualquier obstáculo que haga virar bruscamente las ruedas de nuestro vehículo pueden hacer que nos golpeen las manos fuertemente, produciendo a veces hasta una grave lesión.

PASO DE CRESTAS.-

Ante esta clase de obstáculos, se debe de tener decisión y precaución. El Angulo ventral del vehículo será determinante, ya que si este es menor, no se tendrán problemas; pero en caso contrario, habrá que subir con la fuerza suficiente para que las ruedas delantera despeguen del suelo. De este modo evitaremos que el vehículo quede atascado. Tampoco se trata de salir volando y comprometer la mecánica de nuestro 4x4. Un ligero ángulo de ataque lateral en el caso de leve pendiente podría también facilitar este complicado paso.

SUBIDAS DE PENDIENTES.-

Debemos de utilizar la primera o la segunda de las reductoras (4L=Low), en función de la larga y pronunciada de la pendiente, evitaremos las inclinaciones laterales por el peligro de provocar un volcamiento, volantear de derecha e izquierda si nos damos cuenta que perdemos tracción, procurando dosificar el acelerador, en caso de no poder superarla dejaremos de calar el vehículo pisando el freno, pero nunca el embrague. Con la marcha atrás conectada, arrancaremos de nuevo y, sin acelerar, dejaremos que el freno motor haga descender el vehículo en forma recta.

Hasta aquí la teoría, pero conviene saberlo, dos consejos, UNO es que no se te olvide del embrague, no debes pisarla nunca, ni para cambiar de marcha (en una fuerte subida no se cambia). Y DOS es preferible subir poco a poco en una subida asegurando la tracción que intentarlo deprisa, pues el coche salta si el terreno esta bacheado y pierde tracción.

DESCENSO DE PENDIENTES.-

Reconocer el terreno previamente, para buscar siempre la trayectoria mas recta y evitar las inclinaciones laterales, bajaremos con la primera reductora (4L=Low), sin tocar el embrague, si el motor no retiene lo suficiente tocaremos ligeramente el freno ir pisando pausadamente, si el cerro es firme y deslizante, el 4x4 se cruza lo enderezaremos con ligeros toques del acelerador.

SUPERAR LAS RODERAS.-

En el caso de encontrarnos con roderas, si estas no son superiores a la altura libre del vehículo es aconsejable circular por ellas, ya que nos mantendremos dentro de los márgenes del camino. Si por el contrario estas son muy pronunciadas, se puede intentar ir entre ambas y si por la razón que fuere, no pudiéramos ir, entonces llevaremos las ruedas de un lado por el interior de una rodera y las otras, por la parte superior del camino, con especial cuidado de no quedar colgados con la panza de nuestro vehículo.

COMO VADEAR.-

Lo primero que debemos hacer para poder vadear un río es explorarlo a pie, para poder comprobar la profundidad del río se tira una piedra o con un palo se mide, el estado del río también deberemos comprobar la corriente si es profundo y la salida que no sea

fangosa o demasiado inclinada, poniendo los medios en la salida para poder recuperar el vehículo. La profundidad del vadeo viene dada por el fabricante de nuestro vehículo que nos indicará cual será. La entrada en el agua debe de ser lenta y suave, con progresivo aumento de la velocidad, con cuidado de que la ola formada no suba por el capo del coche. Una vez hallamos salido del vadeo hay que frenar repetidas veces mientras se sigue acelerando para secarlos. Un último consejo es de no ir nunca contra la corriente si vamos a cruzar un río y ojala en diagonal.

CONDUCCIÓN SOBRE LA ARENA.-

Se debe de tener mucho tacto conduciendo sobre la arena blanda, no dar aceleradas ni frenadas tan bruscas. El motor debe ir a régimen medio conservando una reserva de potencia, conviniendo bajar la presión de los neumáticos hasta un 50%, restituyendo la presión nada mas salgamos de la zona. Cuando notemos que nos quedamos atascados debemos parar y intentar suavemente o ir marcha atrás por nuestras roderas, en caso de no poder salir con suavidad detener el vehículo. Al sacar una pala es peor por que cuando uno intentar salir quedaremos pillados de la panza de nuestro vehículo.

Otro consejo cuando nos demos cuenta que la arena es blanda o andamos en dunas es aconsejable bajar la presión de neumáticos a 10 libras y si aun notamos que el motor anda exigido y nos seguimos enterrando o no tenemos tracción bajaremos a 8 o 6 libras. Cuando andemos a 8 o 6 libras tenemos la posibilidad de desmontar nuestros neumáticos, entonces hay que andar precavido de NO hacer virajes tan bruscos y de no pasar encima de los tolucos de pastos de las dunas.

Por último, por la mañanas tienes menos posibilidades de quedarte enterrado, ya que, a esa la hora el terreno esta más compactado y húmedo que cuando ya es mediodía y la arena esta algo más sopeado.

CONDUCCIÓN SOBRE HIELO Y NIEVE.-

No se debe abusar de los frenos para evitar los bloqueos innecesarios y se debe de aprovechar la capacidad de retención del motor. Tampoco se debe mover bruscamente el volante, ni acelerar alocadamente pues solo conseguiremos perder el control del vehículo y salirse fuera del camino. La marcha debe de iniciarse lentamente de la forma mas suave posible. En este caso las típicas cadenas serán nuestra mejores aliadas sobre

todo en hielo. Habrá de tenerse especial cuidado con las trampas ocultas en la nieve sobre todo si no distinguimos los límites del camino ojo con eso.

ATRAPADOS CON PROBLEMAS

Si nos quedamos atrapados en arena, barro o nieve, utilizaremos la pala, la gata y las plancha de rescate, lo primero será despejar los bajos del vehículo con la ayuda de una pala, hasta que los dos diferenciales queden libres. Después se levantarán las ruedas que hayan quedado más hundidas con la gata Hi-Lift, prestando especial atención al consejo de éste. Cuando la rueda esté levantada se introducirá la plancha y luego bajaremos suavemente el coche.

RESCATE MECANICO.-

Cuando quedamos atrapados con nuestro 4x4 y si hemos tenido la precaución de no salir solos a explorar algún lugar, mas que tirar la pala usaremos la fuerza motriz de nuestro vehículo acompañante, para ello deberemos de usar una eslinga o cinta de tiro, pero nunca un cable o unas cadenas eso se debe por no tener la suficiente flexibilidad. Nunca se debe usar la técnica del tirón ya que esta podría dañar las transmisiones del vehículo rescatador, mediante una eslinga o cinta de tiro, que en sus extremos tenga grilletes (nunca se debe hacer un nudo en una eslinga por que después es prácticamente imposible deshacerlos) el vehículo tractor deberá acelerar progresivamente y el vehículo atascado deberá ayudar con la fuerza de su motor, una vez rescatado hay que detenerse para evitar que la eslinga o cinta de tiro se enrolle en los elementos mecánicos.

LA ELECCIÓN DE LOS NEUMATICOS.-

La elección de un neumático va a depender para que fin vas a utilizar tu todo terreno. Pero antes de identificar que tipos de neumáticos debes utilizar te enseñaremos a identificarlos: los fabricantes tienen demarcado con letras, el tipo de neumático para que esta diseñado y estas son: para pavimento se identifica con las letra HT, para rocoso MT y mixto o todo terreno AT. Entonces, si vas a usar tu 4x4 solo para circular por la calle y tener un rodaje seguro por el pavimento el HT es el ideal. Si te gusta algo más radical por terrenos rocoso o de barro el MT te lo aconsejo, es algo ruidoso su rodaje por el pavimento pero te sacará de apuro en el barro. Y si usas tu todo terreno para ir a la oficina y los fines de semana te gusta ir a "jeepear" el neumático mixto (AT) es el ideal.

SIN SOBREPASAR LOS LIMITES EN GRUPOS.-

Unos últimos consejos, cuando conducimos en grupos o en caravana, en estos suele haber "píques" y exhibiciones innecesarias. Los saltos y alarde pueden resultar espectaculares, sin embargo se pagan bien mecánicamente llegando a nuestra ciudad o destrozando el medio donde nos movemos. La experiencia es esencial en un conductor de 4x4 de ahí que el mejor entrenamiento es realizar muchos kilómetros al volante de un todo terreno, sin adoptar actitudes temerarias.

Nuestro espíritu de aventura en un 4x4 puede convertirse en una actitud bastante mas solidaria si estamos atentos a socorrer a otras personas. Y recuerda nuestra libertad acaba cuando empieza la de los demás. Se respetuoso.