



'On the rocks'

Una bajada llena de escalones, una losa en subida, un vadeo con grandes rocas... Las piedras de gran tamaño deben afrontarse siempre con un cuidado exquisito, pues, en un mal cálculo, podemos acabar dañando el coche. En estas páginas, las primeras del curso de conducción con Land Rover Experience, te contamos cómo afrontar el paso por grandes piedras.



CON COPILOTO Siempre es importante contar con ayuda exterior en el franqueo de obstáculos, pero si hay una superficie en la que resulta imprescindible, ésta son las rocas. Un buen copi que nos guíe desde fuera es clave para situar correctamente las ruedas, girarlas con el coche detenido o afrontar escalones. Desde fuera se controlan mejor los dos o tres metros delante del coche que *desaparecen* visualmente cuando se está al volante, y el copiloto sabe en todo momento donde se están apoyando las ruedas y por donde tiene que avanzar el coche con seguridad. Es indispensable que la comunicación entre conductor y ayudante funcione, como también lo es que sea el conductor más experto el que se sitúe fuera del vehículo para indicar el camino a su compañero, ya que desde fuera se aprecia mejor donde hay que colocar el coche para que no reciba golpes en los bajos.

El código de signos



Parar el coche



Hacia atrás recto



Adelante y a la derecha



Adelante y a la izquierda



Más espacio



Más deprisa

LAND ROVER EXPERIENCE

Los recorridos por terrenos pedregosos y el franqueo de grandes rocas son algunos de los escenarios preferidos por los amantes del todoterreno. No obstante, no debemos perder de vista que la conducción en roca es una de las más exigentes, y reclama paciencia, experiencia y contar con el vehículo adecuado.

Más incluso que en otras superficies, en roca debemos tener muy presente la evaluación de riesgos antes de lanzarnos a conducir. En la mayoría de los franqueos sobre este tipo de terreno, el impacto medioambiental, que siempre debemos considerar, será —con casi toda seguridad— inexistente, pero debemos analizar de manera profunda los riesgos que correremos tanto nosotros como —especialmente en este caso— el vehículo,

expuesto a golpes en sus bajos. Por tanto, antes de arriesgarnos a dañarlo, ya sea por no contar con las protecciones adecuadas o por no disponer de un coche pensado para el tipo de recorrido al que nos enfrentamos, es siempre preferible dar media vuelta y buscar otros pasos más sencillos.

Si la pendiente rocosa por la que sube este Freelander estuviera mojada, sería imposible superarla. La piedra mojada es lo suficientemente traidora como para no aventurarse en ella.





En los franqueos complicados, como el de la imagen, resulta imprescindible contar con la colaboración de un copiloto dada la falta de visibilidad.

Antes de enfrentarnos a cualquier dificultad rocosa, en especial si existen irregularidades en su superficie o debemos superar grandes piedras en el trayecto, es imprescindible apearnos del vehículo y estudiar en profundidad la zona. Debemos planificar una trazada basada en el conocimiento de las capacidades de nuestro TT (ángulos de ataque, altura libre y recorridos de suspensión) y en el análisis pormenorizado del terreno. En este análisis deberemos considerar el grip (no tiene nada que ver una roca seca con esa misma roca mojada, por ejemplo, o la presencia de arena o barro mezclada con la

roca), la estabilidad del terreno (si las piedras sueltas soportarán el peso de nuestro TT en movimiento o corren el riesgo de desplazarse) y la presencia de escalones o irregularidades que nos obliguen a efectuar cruces de puentes.

Como norma general, la circulación en roca exige conectar la reductora y mantener los neumáticos hinchados a la misma presión que utilizamos en asfalto, si no más (hasta 3 kilos). En las competiciones de trial, los participantes deshinchaban las gomas para que éstas se adaptaran al terreno, pero hay que tener en cuenta que montan en sus vehículos neumáticos espe-

ciales para esa actividad. Los de serie no conviene deshincharlos, sino todo lo contrario, y hay que extremar las precauciones al intentar superar tramos con rocas si nuestro TT lleva neumáticos de asfalto con poco perfil, ya que son más vulnerables a los pinchazos. Como el grip en roca es relativamente bueno, es imprescindible, insistimos, mantener los neumáticos bien hinchados para que resulten más resistentes a golpes, rozaduras y pequeños cortes, que podrían provocar pinchazos.

Si la superficie es regular (losas grandes) bastará con que nos aseguremos de que no estamos en terreno deslizante y conduciremos cómo lo haríamos en asfalto, pero a velocidad baja y constante.

En zonas con piedras sueltas y pequeños escalones hay que tener cuidado y avanzar lentamente, evitando atacar lateralmente piedras con filo, puesto que el riesgo de pinchazo aumenta; pero, mientras no nos enfrentemos a franqueos notables, la conducción no diferirá en exceso de la que practicaríamos en una pista convencional.

FRANQUEO DE ROCAS

En este tipo de maniobras es imprescindible disponer de ayuda exterior. Teniendo en cuenta que el conductor de un TT no ve los dos o tres metros que tiene delante, la presencia de un ayudante que le oriente desde fuera resulta fundamental. Piloto y copiloto —es recomenda-

¡Cuidado con las ruedas deshinchadas! Las rocas son enemigas declaradas de las gomas y podemos dejarnos el neumático en cualquier sitio.



ble que el más experto asuma este papel— deben comunicarse con señales bien aprendidas y asimiladas por ambos, y el segundo debe realizar sus gestos (avance o parada y dirección) de manera clara, inequívoca y con los brazos extendidos para mejorar la visión del conductor.

Para superar grandes obstáculos es clave que elijamos el ángulo de ataque correcto y que posicionemos adecuadamente las ruedas.

La cantidad de gas dependerá siempre del agarre de la piedra, pero siempre será el menor posible para avanzar lentamente y controlar de esta manera el balanceo del vehículo, ya que conviene dejarlo caer con suavidad —frenando cuando las ruedas empiezan a descolgarse— para evitar golpes y oscilaciones excesivas de la carrocería. En roca es fácil golpear los bajos del coche, en especial brazos de suspensión y diferenciales, por lo que si nuestro TT no dispone de las protecciones adecuadas, es mejor que no intentemos según qué maniobras. En muchas ocasiones entraremos en situación de cruce de puentes, con lo que convendrá tener accionados todos los bloqueos disponibles para garantizar el avance mediante las ruedas que siguen traccionando.

La habilidad al volante y la experiencia en conducción off-road son fundamentales en este tipo de situaciones, por lo que, como siempre y como norma general en cualquier circunstancia fuera de carretera, ante la duda, es mejor dar media vuelta.



Subidas como ésta sobre losas y en pendiente lateral pueden afrontarse sin problemas, siempre que estén secas. Basta con subir en marchas cortas y a una velocidad baja pero constante.



CON MUCHO CUIDADO

La superación de escalones como el de la imagen, que implicará un cruce de puentes, debe hacerse siempre a la mínima velocidad posible —en primera reductora y actuando sobre el freno en bajada o con el gas mínimo cuando haya que avanzar en subida— para que la caída de la rueda sea lo más suave posible. Con ello eliminaremos, además del molesto cabeceo del vehículo, una fuerte compresión de la amortiguación de la rueda afectada que podría provocar un golpe en los bajos —en especial de los brazos de suspensión— contra el escalón. Una vez estabilizado el coche, hay que avanzar siempre a velocidad reducida. Las rocas que creamos que pueden ser cortantes hay que afrontarlas siempre de frente, nunca de lado.

MODO ROCK

El sistema Terrain Response de Land Rover dispone de un modo ROCK pensado para avanzar sobre superficies irregulares de piedra o roca. En este modo, utilizable sólo con la reductora engranada, la suspensión neumática eleva el vehículo hasta su límite más alto, y se activan el control de descensos y el bloqueo del diferencial central. Además, permite la extensión máxima de las suspensiones y acciona el modo más eficaz de control de tracción y de los bloqueos de los diferenciales. En los Discovery y Range de la gama 2010 recientemente presentados, este

modo acciona ligeramente el freno cuando se avanza a menos de 5 km/h en primera y marcha atrás para minimizar el balanceo del vehículo. En el nuevo Range, además, se visualiza el modo empleado en la instrumentación.

