



Toca mojarse

El agua siempre asusta. Por lo que puede esconder y por lo que puede causar, pero a todos los que aman el todoterreno les gusta 'mojarse' de vez en cuando. Hoy explicaremos cómo afrontar los vadeos y cómo asegurarnos de que éstos no nos causen ningún contratiempo.

PRIMERO, PROBAR

Antes de atravesar cualquier curso de agua es imprescindible que comprobemos qué se esconde bajo el líquido elemento. Armados con un palo largo o una caña —como en la imagen—, debemos comprobar el fondo del cauce que vayamos a atravesar. Con ello averiguaremos dos cosas: la primera, como es obvio, la profundidad del curso de agua, que en las aguas corrientes, habitualmente limpias, se intuye a simple vista pero que puede engañar en las zonas más profundas o con desnivel bajo el agua; la segunda, la consistencia del lecho. Si la caña no encuentra resistencia y se hunde en el suelo, es que hay barro acumulado y nos interesará conocer la profundidad de ese barro. Si no se clava, es que el lecho es de roca, lo que nos facilitará las cosas. Si el cauce es muy ancho y con la caña no llegamos; botas y calcetines fuera, pantalones para arriba y a mojarse.



LAND ROVER EXPERIENCE

Un árbol siempre es un árbol, una roca siempre está ahí e incluso las cambiantes dunas presentan menos variaciones potenciales que un curso de agua o una poza de barro. El agua configura siempre un escenario distinto, tanto cuando cae —al alterar de manera notable la adherencia respecto al mismo piso seco— como cuando corre o se estanca, y siempre en función de la cantidad.

Pese a ello, meterse en el agua es una de las actividades más reconfortantes

para todo practicante de TT por lo que tiene de aventurero, así como por la excepcionalidad que suele acompañarla. Hoy hablaremos de los vadeos, de cómo afrontarlos y de todo lo que debemos tener en cuenta antes de meter nuestras ruedas en remojo.

En la escuela Land Rover Experience intentamos siempre inculcar en todos nuestros alumnos la necesidad de evaluar, ante cualquier circunstancia que se salga de lo común en nuestras rutas todoterreno, los riesgos existentes desde

tres puntos de vista: el de las personas, el medioambiental y el del vehículo. En el caso del agua, el peligro de alterar el medio ambiente debe anteponerse al resto. Es evidente que difícilmente afectaremos el equilibrio ecológico si empujamos nuestro TT en una poza de barro, pero en los cauces de los ríos sí debemos plantearnos, antes de cruzar, las con-

¡Cuidado con el barro! Si hay barro en el fondo, el avance será más complicado, aunque menos que sólo en barro, ya que el agua ¡limpia las gomas!



Ante los cauces de agua corriente y las pozas de agua encharcada es imprescindible apearse del coche, analizar el entorno y asegurarnos de que pasaremos sin riesgo.



Mientras avanzamos generamos una ola que se aleja del vehículo. En estas circunstancias conviene no parar hasta el final del trayecto para evitar el regreso de esa misma ola.

secuencias que puede tener nuestra acción. De entrada, no debemos atravesar un arroyo o un pequeño río por cualquier sitio y, desde luego, sería imperdonable

circular por el cauce del mismo. Los cursos de agua deben pasarse por los lugares especificados para ello, es decir, por la línea que enlaza la pista por la que cir-

TERRAIN RESPONSE

Los Discovery y Range Rover disponen de diferentes modos de tracción para los distintos tipos de terreno. En los vadeos deberemos adecuar la electrónica a la nueva situación y si, por ejemplo, venimos de una pista de tierra, al llegar al curso de agua subiremos la suspensión neumática al nivel máximo (aunque el vadeo sea poco profundo, cuanto más alejemos la admisión de aire del agua, mejor) y elegiremos el modo de terrenos deslizantes, puesto que tanto si el fondo es de piedra como arenoso o embarrado será el que mejor nos funcione. Huelga decir que hay que vadear con la reductora engranada para conseguir un avance constante a baja velocidad.



culamos y la situada justo al otro lado del curso de agua. Y sólo por ahí. Una corriente de agua, por pequeña que sea, es un hábitat complejo con un equilibrio tremendamente frágil que debemos respetar al máximo. Por ello, lo cruzaremos, siempre que esté permitido, por el lugar apropiado y procurando avanzar lo más lentamente posible para alterar al mínimo el fondo del mismo.

OTROS RIESGOS

Los riesgos personales y sobre el vehículo hay que valorarlos también de manera concienzuda. Para ello es obligado apearse del coche antes de afrontar el cauce de agua e investigar qué hay debajo. Debemos averiguar la profundidad del cauce en todo su recorrido, la consistencia del fondo —como regla general, si hay corriente, el fondo suele ser pedregoso, y si el agua baja mansa o está estancada, lo más probable es que encontremos lodo— y la fuerza de la corriente. Una vez hayamos reunido la información necesaria, deberemos tomar una decisión definitiva sobre si encarar o no el vadeo.

Especialmente importante es el tema de la corriente, puesto que muchas veces no se toma en consideración y puede acarrear problemas si es más fuerte de lo que suponíamos —suele ser más vigorosa en la parte central del cauce, donde hay más profundidad y, por tanto, bajan más litros por segundo— e incluso llegar a arrastrar el coche.

También hay que tener en cuenta que, por mucho que conozcamos un paso de otras ocasiones, las condiciones del mismo pueden haber cambiado a causa de alguna riada anterior y el fondo puede ser distinto, con presencia de piedras grandes arrastradas por la corriente. Por ello insistimos en que siempre es importante reconocer el terreno, aunque tengamos que mojarnos los pies, y, en caso de que haya piedras grandes que puedan suponer un problema al atravesar el cauce, debemos apartarlas antes de proceder a cruzar con el coche.

EL COCHE EN PELIGRO

Respecto al vehículo, el agua puede, sobre todo, afectar al propulsor. Los TT están pensados para atravesar ocasionalmente cursos de agua, por lo que la mayoría tienen la toma de aire de admisión en un lugar elevado y los periféricos del motor adecuadamente protegidos. Por tanto, y como regla general, si no llevamos snorkel, deberemos evitar aquellos vadeos en los que se corra el riesgo de superar la altura de la toma de admisión. Todo propietario de un TT debe tenerla localizada en el vano motor de su coche.



En situaciones como la de la imagen, con el agua que recubre la pista, habrá que contar con el barro que se habrá formado justo debajo.

Una vez decidamos conducir a través del curso de agua, procederemos, siempre en reductora, a meternos en el agua con un pequeño impulso. La velocidad de entrada será la que mantengamos a lo largo de todo el trayecto para impedir que la ola que generemos vuelva sobre sus pasos y supere la altura del capó, con el riesgo mecánico que ello conlle-

va. Eso sucedería si eligiésemos un ritmo de marcha irregular, por lo que es importante llevar una velocidad baja pero constante.

Si el fondo es fangoso o con lodo y corremos el riesgo de quedar atrapados, nos internaremos despacio y aceleraremos progresivamente hasta conseguir un ritmo que nos permita rodar sin pro-

blemas y que conservaremos hasta el final, como en el caso precedente.

Cabe destacar, como curiosidad, que si hay barro en el fondo, el avance será más fácil dentro del agua que en el exterior, ya que fuera, el barro puede inutilizar el dibujo del neumático y complicar su evacuación. En el agua, ésta ayuda a limpiar la banda de rodadura. ✘

OJO AL ENTRAR

Entrar en el agua siempre es más fácil que salir de ella. Normalmente, para entrar basta con avanzar despacio, mientras que para salir, si el cauce está muy embutido, deberemos dar gas en la salida en condiciones de adherencia que pueden ser precarias. Pese a que parezca fácil, la entrada a un curso de agua o a una poza debe hacerse con mucha precaución. En primer lugar para evitar que el agua se mueva en exceso y se creen olas indeseadas (en las pozas, las olas hacia los laterales vuelven siempre) que puedan cubrir el capó del coche y, por extensión, llegar a la toma de admisión de aire del motor, lo que provocaría una avería grave. Debemos generar una única ola hacia delante que debemos seguir para mantenerla alejada del coche y avanzando en nuestro mismo sentido hasta la salida. Por ello es tan importante avanzar a una velocidad constante. Otro punto a tener en cuenta antes de entrar en el agua es esperar un rato para que la mecánica se enfríe un poco y se rebaje el inevitable choque térmico con el agua fría.

