



# Meterse en arena

La expresión meterse en harina significa empeñarse con mucho ahínco en una cosa o empresa. Eso mismo deberemos hacer cuando afrontemos no la harina, sino la arena; uno de los mayores retos para un aficionado al off-road.

**ESAS PRESIONES** Conducir sobre arena implica, más que en ningún otro tipo de superficie, jugar con las presiones de los neumáticos. Si las bajamos, disminuirémos la presión específica del neumático respecto al suelo y aumentaremos la superficie de goma en contacto con el mismo, lo que nos permitirá avanzar con más facilidad. Como regla general, la presión puede reducirse hasta a un tercio de la aconsejada por el fabricante para una circulación convencional en asfalto; es decir, si se recomienda 2,4, por ejemplo, podemos reducir hasta 0,8 bar. Conviene siempre realizar esta operación valiéndonos de un manómetro fiable y en frío, de manera que si vamos a atacar un cordón de arena tras haber circulado en pista, es importante dejar enfriar los neumáticos para que la presión interior de los mismos, que aumenta al calentarse el aire, disminuya. Otra precaución obvia es la de volver a las presiones normales una vez superada la arena para evitar dañar los neumáticos.



## LAND ROVER EXPERIENCE

Dicen los touareg que la arena tiene siete colores distintos y que son éstos los que permiten conocer su consistencia. Posiblemente sea verdad, pero también es cierto que a la mayoría de nosotros la arena nos parece simplemente eso, arena, sin que sepamos distinguir, ni por el color ni por ninguna otra característica apreciable sentados tras un volante, si nos va a jugar o no una mala pasada.

No obstante, existen unas reglas generales para conocer de antemano la consistencia de la arena, pero conviene no fiarse mucho, ya que se trata de una superficie muy cambiante. De entrada, cuanto más temprano sea, más consis-

tente estará ya que la humedad de la noche tiende a compactarla, mientras que la evaporación progresiva durante el día la seca y la convierte en menos estable. Del mismo modo, cuanto más oscura esté, menos problemas dará, también por su consistencia más húmeda.

Antes de atravesar una zona arenosa deberemos estudiar en lo posible la consistencia de la misma y analizar los riesgos concienzudamente. Como siempre, deberemos tener en cuenta en primer lugar los riesgos personales que, salvo en el caso de cordones donde puedan existir dunas cortadas, serán mínimos. Los riesgos medioambientales existirán siempre que nos encontremos en zonas

de dunas cercanas al mar o en la propia arena de la playa, ya que pueden ser el hábitat y la zona de nidificación de aves marinas y otros animales. En pleno desierto raramente encontraremos riesgos de este tipo, pero renunciaremos a conducir por la playa salvo en lugares donde esté autorizado el paso.

Finalmente, los riesgos para el coche suelen ser también mínimos y van aparejados a los personales, ya que los incidentes en la arena son mayoritariamente vuelcos, que, aunque habitualmente se producen a baja veloci-

### Manda el que está fuera.

En cualquier operación de rescate es siempre quien coloca los implementos el que da la orden de avanzar al conductor.



**Hay que tener mucho cuidado con los escalones** por su tendencia a 'desaparecer' visualmente. En arena se deben extremar las precauciones y rodar a baja velocidad.



**Trabajo en equipo.** Si vamos a adentrarnos en cordones de dunas, es bueno que vayamos acompañados. Un segundo coche podrá tirar del nuestro y su tripulación echar una mano.



**Las dunas deben afrontarse con decisión, dando gas** y cortando sólo un poco antes de llegar a la cresta. Luego hay que seguir acelerando para bajar.

**BARRO**

dad, nunca son deseables, por lo que habrá que evitar sufrírlas.

Lo ideal para rodar por arena es seguir roderas existentes pero, en este caso, sólo como referencia. Para circular intentaremos crear nuevas roderas en paralelo acercando las ruedas a las existentes pero sin entrar en ellas, puesto que la arena ya pisada tiene siempre menos consistencia.

**VELOCIDAD SOSTENIDA**

Las zonas abiertas con arena debemos superarlas a buena velocidad –lo más rápido posible sin tomar riesgos– para superar el freno que supone el roce con la

arena. Si vemos que ésta nos ralentiza, conviene bajar una marcha y seguir manteniendo en lo posible la velocidad. Si finalmente el coche se queda parado, hay que soltar el gas y disponerse a rescatarlo. Insistir con el acelerador equivale siempre a complicar las cosas y convertir lo que sería una fácil salida –normalmente bastará con despejar la panza y el camino de las ruedas– en una enganchada de un par de horas de pala.

La circulación por cordones de dunas es desaconsejable siempre que haya alternativas y requiere experiencia en los mismos ya que, de lo contrario, la enganchada será inevitable.

Como normas generales hay que buscar siempre el camino más fácil, sin atacar las dunas más altas, las más difíciles de superar y que pueden esconder bajadas cortadas y, por tanto, muy peligrosas. Ante la duda de qué habrá al otro lado, es mejor subir a pie a echar un vistazo antes de atacarlas. En las dunas hay que procurar navegar huyendo al máximo de las pendientes pronunciadas e intentar mantener siempre una velocidad estable. Si hay que coronar dunas, las afrontaremos de frente, con marchas cortas y mucho gas para asegurar una velocidad de subida constante. Hay que aprender a soltar el gas justo antes de

llegar a la cresta para coronar con algo de inercia y volver a acelerar un poquito para realizar una bajada suave, también en línea recta para evitar el riesgo de vuelco lateral. Si no llegamos a coronar, lo mejor es insertar la marcha atrás y bajar con una punta de gas sin llegar a clavar los frenos. También es importante efectuar los giros lo más amplios posible. Intentar girar en corto o maniobrar implica reducir la velocidad, ofre-

cer mucha resistencia al avance y, por tanto, multiplicar las posibilidades de que la arena nos acabe frenando definitivamente. También hay que tener en cuenta que la bajada de una duna suele terminar en una poza de arena, una especie de fondo de olla donde la arena es muy blanda y la enganchada inevitable. Estas zonas deben evitarse rodeándolas.

Finalmente, hay que tener en cuenta

otras características de la arena. Si vamos a conducir mucho por ella, conviene mantener en condiciones ideales el filtro de aire y limpiarlo al terminar la jornada. Del mismo modo, no está de más montar un snorkel para que el aire de admisión esté más limpio. Por último, nunca debemos adentrarnos en arena en solitario o sin los elementos de rescate necesarios (planchas, gato, palas y eslinga, como mínimo). ✖



**PLANCHAS Y POCO GAS**

Para sacar un coche empanzado en la arena hay que recurrir a las planchas. Sobre ellas, el coche conseguirá la tracción necesaria. Para colocarlas, conviene limpiar de arena el punto de unión entre las planchas y la rueda, y, en caso de que nos hayamos pasado con el gas y el coche esté tocando el suelo con los ejes, levantarlo ligeramente con la ayuda del gato (que podemos anclar sobre

una de las planchas) para asegurarnos que éstas queden debajo de las ruedas y proporcionen no sólo tracción, sino un punto de apoyo al coche. Para no llegar a este extremo hay que aplicar una de las máximas de la conducción en arena: si quedamos enganchados, hay que cortar gas y disponerse a rescatar el coche. Si aceleramos más, no sólo no lograremos sacar el vehículo, sino que las ruedas cavarán en la arena unos huecos que nos complicarán la salida al quedarse las ruedas sin tracción y descansar el coche sobre su barriga.

**TERRAIN RESPONSE**

Los modelos Discovery, Range Rover y Range Rover Sport de Land Rover disponen, en su sistema de tracción integral All Terrain, de una función para su uso en arena. Cuando se inserta este modo mediante el mando circular situado en la consola central, cambia la gestión del motor para ofrecer una respuesta lo más rápida y contundente posible (para superar dunas, por ejemplo), se activan los bloqueos de diferencial y el control de estabilidad permite un mayor patinamiento de las ruedas para ganar capacidad de tracción. Si además se selecciona la reductora, se aumenta automáticamente la altura libre al suelo.

