

Diari de la neu, 09/10/21

## "La perícia que creiem tenir al volant ha passat a mans dels sistemes electrònics del vehicle"

**Agustí Pont** Mecànic del Racc a la zona del Cadí-Cerdanya

PuigcerdàGemma Arché 09.10.202110.30 h



Agustí Pont, en una imatge recent

**A les portes de l'hivern, entrevistem el mecànic del RACC responsable de la zona del Cadí i la Cerdanya, Agustí Pont, perquè ens expliqui com preparar els nostres vehicles per no tenir problemes durant l'època de neus i gelades. I més enllà de tots els consells que ens dona, deixa clar que el més important és ser conscient que la neu i el gel són "molt delicats", i que per més experiència que creiem tenir, "mai se'n sap prou". En aquest sentit, assegura que "els incidents que passen són per desconeixement del medi i extrema sabiduria", i difon la idea que "el concepte d'anar a la neu no pot ser una aventura", sinó que "ha de ser un dia de lleure on s'han de preveure diferents factors".**

**Cada cop tenim l'hivern més a prop. Ja hem de començar a preparar els nostres cotxes o encara tenim temps?**

Com bé dius, cada cop tenim més a prop l'hivern i és necessari anticipar-nos a les inclemències que ens depararà el temps.

**Quines són les avaries més freqüents durant l'època de fred?**

Les avaries o incidències són diverses i variades. Les bateries descarregades o malmeses pel fred intens n'és una d'elles. N'hi ha d'altres de menys

conegudes, com la solidificació de les partícules de parafina que porta el combustible gasoil, el que es coneix com el «gasoil congelat».

*« El combustible dièsel que es comercialitza a les zones d'alta muntanya ja porta uns additius que impedeixen la congelació »*

### **Així doncs, és cert, que el gasoil es congela?**

El combustible no endureix, com pugui ser un glaçó. Les partícules de parafina, de les quals es compon el combustible dièsel, se solidifiquen, es cristal·litzen, i obstrueixen els conductes per on circula el combustible i els seus elements, ja que són sensibles al fred, aproximadament a -8 graus. Però també dependrà de la quantitat de parafines que porti el dièsel.

El combustible dièsel que es comercialitza a les zones d'alta muntanya ja porta uns additius que impedeixen la congelació. Una bona mesura és omplir el dipòsit a la zona de alta muntanya on es visitarà. En cas de portar combustible suficient i no ser necessari el repostatge, cal afegir aquest additiu. El trobaran en la majoria de les benzineres.

I un altre element a tenir molt en compte, que pertany al sistema anticontaminació dels vehicles dièsel, és l'AdBlue. Es tracta d'un compost d'urea que té un punt de congelació relativament baix, a menys 10 graus aproximadament. El vehicle disposa de diversos elements per evitar-ne la seva congelació, resistències internes i al llarg del circuit, però el seu funcionament és eficient amb el vehicle en marxa, no aturat. Seria convenient tenir aquest dipòsit d'AdBlue el màxim de ple, a ser possible. En aquest sentit, un consell de gran utilitat seria no aturar el vehicle, durant moltes hores, en un lloc on hi hagi contacte directe amb gran quantitat de neu a la part inferior del vehicle. La benzina té un punt de congelació quasi impossible d'assolir, a -107 graus. En aquest tipus de vehicles no cal preocupar-nos per la congelació del combustible. I afegiré que un altre tipus de combustible, cada cop més habitual, és el Gas Natural Comprimat (GNC). Aquest tipus de gas té el punt de congelació sobre els -160 graus.

*« Un consell de gran utilitat seria no aturar el vehicle, durant moltes hores, en un lloc on hi hagi contacte directe amb gran quantitat de neu a la part inferior del vehicle »*

**Ens parlava d'additius. Quins hi hem d'afegir, per protegir el motor?**  
Els olis que s'utilitzen en l'actualitat són de viscositats molt baixes i de gran qualitat.

**I l'aigua dels neteja-parabrises, es congela?**

Si, per descomptat. A més de l'inconvenient de no poder-ho utilitzar en cas que es congelés, pot danyar-se aquest circuit.

**Abans també parlava de les bateries. Hi ha alguna manera d'evitar que es descarreguin o es malmetin?**

No. Avui en dia, les bateries van precintades. No les pots controlar, com abans, que es podien destapar. Hi ha un tipus de bateries que són més modernes, o més evolucionades, i no es poden controlar. El mateix cotxe ja te una mena de bric per evitar, precisament, no només el fred de l'hivern, sinó també les altres temperatures de l'estiu.

De totes maneres, per la meva experiència, de la feina que faig, moltes vegades em trobo que la gent ha portat el cotxe al mecànic, ha comprovat l'estat de la bateria i el tant per cent que té de càrrega o de durabilitat, i tampoc és fiable. Perquè els han dit que estava al 75%, i l'endemà han vingut aquí dalt i l'han hagut de canviar. I cada cop ho tenim més integrat. Sabem que la bateria avui va, i al cap d'un moment deixa d'anar. És el tipus d'obsolescència programada que hi ha avui en dia. És imprevisible, i per més consells que volgués donar sobre això no serien reals. És que no tenen ni manteniment. No s'hi pot fer res!

L'única cosa és que en cas d'utilitzar elements que puguin descarregar la bateria, és millor tenir el motor en funcionament mentre es fan servir aquests elements.

*« Avui en dia, les bateries van precintades. No les pots controlar, com abans, que es podien destapar »*

**Si hagués de fer un resum, quines són les recomanacions prèvies, del que hauríem de fer abans que comenci l'hivern?**

Primer, que els conductors que visiten habitualment zones d'alta muntanya cal que tinguin el vehicle condicionat a aquest medi.

Segon, els pneumàtics de neu són imprescindibles. O en el seu defecte, els hem de portar en molt bon estat. Hem de tenir present que és l'element que manté en contacte el nostre vehicle amb la carretera.

Tercer, revisar el grau de congelació del sistema de refrigeració, l'anticongelant.

Quart, utilitzar líquid de neteja-vidres amb additius perquè no es congeli. Actualment, els venen per aquesta finalitat.

I cinquè, utilitzar combustibles de qualitat adequats per la zona i temperatures fredes.

### **I amb els llums, hem de fer alguna cosa?**

Els llums són un element que cal tenir controlat tot l'any. Evidentment, que per situacions de nevades, boira, etcètera, cal tenir una previsió a la avançada.

### **Algun altre consell de manteniment per cuidar el vehicle durant l'hivern?**

Si prèviament s'han dut a terme les recomanacions esmentades, el que caldrà és seguir fent un manteniment, com bé dius, i evitar improvisacions.



*Pont recomana no aparcar el vehicle durant molta estona en llocs amb molta neu*

### **Cada cop circulen més vehicles elèctrics. Alguna recomanació específica?**

Els vehicles elèctrics necessiten una major atenció pel que fa a les autonomies i conseqüentment al temps d'utilització. El fred intens pot dificultar la plena càrrega de la bateria i cal tenir-ne una previsió. Per altra banda, són vehicles que, a diferència dels de motor convencional, no els cal escalfar-se per poder-los utilitzar, ja que el sistema no necessita tenir temperatura de funcionament. Són vehicles amb un disseny perfecte pel que respecta a la distribució dels pesos de les bateries. Això els converteix, clarament, en vehicles amb major estabilitat i facilitat de conducció. Als Països Nòrdics cada cop tenen més

acceptació: per una banda, pel menor nombre d'avaries per causes relacionades amb el fred extrem; i per altra, per les facilitats de conducció que ja he esmentat.

Una precaució a tenir en compte és impedir deixar el vehicle sobre llocs on es pugui refredar en excés la bateria situada a la part inferior, és a dir, llocs en contacte directe sobre quantitat de neu important. Amb els híbrids hem de tenir les mateixes precaucions, encara que siguin més autònoms pel sistema de auto-carrega del què disposen.

*« El fred intens pot dificultar la plena càrrega de la bateria [d'un cotxe elèctric] i cal tenir-ne una previsió. Per altra banda, són vehicles que, a diferència dels de motor convencional, no els cal escalfar-se per poder-los utilitzar »*

**Abans parlava dels pneumàtics. A França aquest any serà obligatori dur-los de neu. Creu que aquí caldria fer el mateix?**

Els pneumàtics de neu tenen una composició i disseny diferent dels convencionals. Si es pretén circular amb la màxima seguretat seria convenient utilitzar pneumàtics exclusius per terrenys amb neu, però la climatologia del nostre país és força variable i fa que aquesta sigui una opció poc assumible. Sempre hauríem de dur quatre pneumàtics de contacte i no dos, com veiem en moltes ocasions. Ja no parlem de costos, estem parlant de seguretat. Un cotxe, si té les quatre rodes iguals, amb el mateix tipus de dibuix i la mateixa marca, té un altre comportament.

*« Si es pretén circular amb la màxima seguretat seria convenient utilitzar pneumàtics exclusius per terrenys amb neu, però la climatologia del nostre país és força variable i fa que aquesta sigui una opció poc assumible »*

**Si no portem pneumàtics de neu, quins tipus de cadena podem utilitzar i quines ens recomana vostè?**

En primer lloc cal saber si el vehicle que conduïm pot portar cadenes. A partir d'aquí, és el fabricant qui ens ha d'aconsellar quin tipus de cadenes són les adequades pel nostre vehicle. Les cadenes convencionals metàl·liques no es poden instal·lar als vehicles d'última generació. No tenen espai suficient entre els elements que rodegen la roda i existeix un clar perill de danyar-los: sensor, tubs de fre, suspensió...

Cal tenir en compte que els controls electrònics també es poden veure afectats per aquest tipus de cadenes: ABS, ESP, etcètera, i hi poden restar seguretat. Les cadenes de roba tenen un ús purament puntual i es danyen amb molta rapidesa i facilitat si se circula per terreny sense neu. És a dir: si el contacte d'aquestes és directament sobre l'asfalt. És freqüent trobar-ne per la carretera un cop ha passat una nevada que ha agafat d'imprevist els conductors. Sota el meu punt de vista, un tipus de cadenes de recent aparició al mercat són les de xarxa o compostes. Són molt més resistents i l'ús és més estàndard. El més important i convenient seria fer una prova abans del primer ús. Hem de pensar que l'ús de les cadenes és per situacions extremes, imprevistes i completament atípiques, fet que complica la situació.

*« Les cadenes convencionals metàl·liques no es poden instal·lar als vehicles d'última generació »*

**Durant l'hivern augmenta el nombre d'accidents de trànsit?**  
És probable que si es donen situacions adverses, com poden ser nevades sobtades, sí que es produeixin més accidents, raó per la qual s'ha de tenir una previsió de la climatologia. Avui dia, amb tota la informació que ens ofereixen els smartphones, podem obtenir les previsions quasi de manera instantània. Afegir que, en cas de trobar-nos en una estació d'esquí, abans d'emprendre la tornada és molt important informar-se de l'estat de la via als serveis de les respectives estacions, així com amb els agents de l'ordre. Si se circula sense tenir suficient informació, es pot córrer el risc de quedar-se immobilitzat a la carretera, fet que dificultarà als serveis de llevaneus fer la seva valuosa feina.



*L'ideal és posar quatre pneumàtics d'hivern, i no només dos (Foto: RACC)*

### **Quines són les principals causes dels sinistres?**

Els més habituals són sortides de via i col·lisions entre vehicles per lliscaments a la carretera degut al efecte de la neu i el glaç.

### **Ens pot donar alguns consells per conduir sobre neu o sobre gel?**

No existeix un consell que sigui efectiu per la conducció amb neu o gel. Màxima prudència i respecte per situacions tan atípiques i adverses. La perícia que creiem tenir ha passat a mans dels sistemes electrònics del vehicle. Nosaltres el conduïm i com a tal hem de ser responsables dels nostres actes.

### **I altres prevencions o precaucions que calgui tenir en compte?**

Si ens referim a les mesures que cal tenir en situacions extremes, ho resumiré en conservar la calma. Els primers interessats que les carreteres estiguin transitables són els responsables dels manteniments de les carreteres i els gestors dels accessos a les estacions d'esquí. Per més anys que creiem que la nostra experiència en conducció sobre terreny amb neu és millor que la d'altres, és una equivocació. Cada situació és diferent, ja que hi intervenen diferents escenaris, amb diferents actors. Extremem la precaució i gaudim.