GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

Cinco pruebas extremas en el frío Ártico

Motor | 19/03/2018 | 09:35

El objetivo de las pruebas es garantizar el funcionamiento de todos los sistemas antes de que un coche salga al mercado

Abedules y pinos nevados, temperaturas que pueden alcanzar los 35 grados bajo cero y un lago helado como circuito. Una capa de 60 centímetros de hielo lo convierte en una pista apta para la conducción durante los meses de invierno. En un punto cercano al Círculo Polar Ártico, ingenieros de SEAT ponen al límite hasta 90 vehículos cada año. Así se garantiza la fiabilidad de todos sus elementos antes de salir al mercado. Estas son las pruebas de invierno más extremas por las que ha pasado el SEAT Ateca FR.

-Control de estabilidad: La prueba se desarrolla en una pista circular encima de un lago helado de 6km cuadrados de superficie. La parte interior del lago está más pulida; la exterior, menos, para favorecer el deslizamiento. El control de tracción se desactiva en diferentes grados. En algunos modelos, incluso totalmente, ofreciendo una conducción más deportiva. Si el vehículo pierde la trazada, el sistema ESC (control electrónico de estabilidad) corrige las ruedas para recuperar la trayectoria.

-Test de frenada: 200 metros de pista con dos superficies diferentes: alta y baja adherencia. Uno de los carriles está calefactado a una temperatura de 10 grados para evitar que el asfalto se congele; el otro se enfría a -16 grados para que el hielo se mantenga intacto. Gracias a esta prueba se calibra el sistema ABS, que ayuda al conductor a controlar la estabilidad del vehículo en las condiciones más extremas.

-Prueba de aspiración: La finalidad de este test es comprobar que el filtro de aire del motor no se obstruye cuando se circula dentro de una nube de nieve producida por otro vehículo. Para simular esta situación, se necesitan dos coches que alcanzarán los 80 km/h: el primero, se encarga de levantar la nieve; el segundo, es el vehículo que se está analizando. Tras un recorrido de 50 km se comprueba que el filtro no se haya saturado evitando que el motor pierda potencia.

-Análisis de ruidos: El conductor y, habitualmente, un segundo técnico, intentan detectar ruidos que puedan resultar molestos para los pasajeros y cuál es su origen. A causa del frío, algunas de las tres mil piezas que forman un coche se contraen y pueden producir estos sonidos al entrar en contacto. Para analizarlos, los coches recorren varios tipos de superficies a diferentes velocidades. Una de las variantes de esta prueba consiste en hacer pasar los vehículos, múltiples veces, por un tramo de 30 metros repleto de bandas rugosas a una velocidad de entre 20 y 30km/h.

-30.000 km de uso intensivo: Es la distancia que recorren los vehículos durante el test de durabilidad en carreteras nevadas y con hielo. Forma parte de una prueba global de 150.000 km, en diferentes condiciones, que sirve para analizar el desgaste que pueden sufrir con los años. A lo largo de todo el recorrido, los conductores registran el comportamiento del coche, una información que los ingenieros analizan a posteriori.

Son sólo cinco de los cerca de sesenta tipos de test extremos a los que se somete un coche. Unas pruebas más necesarias que nunca por la incorporación de sistemas electrónicos cada vez más complejos. Gracias a ellas, los conductores pueden estar seguros de que pueden circular por cualquier carretera y en todo tipo de condiciones con total fiabilidad.

Autor: Redacción

https://gironanoticies.com/noticia/65849-cinco-pruebas-extremas-en-el-frio-artico.htm