GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

100 grados de diferencia

Motor | 02/07/2019 | 11:02

Los neumáticos, el uso de las marchas y frenar, los puntos más diferentes

Del hielo y la nieve de Laponia a la arena del desierto del Sahara. De -50 a 50 grados de temperatura. En el periodo de prueba de un modelo, los coches son expuestos a los climas más extremos para comprobar su respuesta a distintas temperaturas y superficies. El objetivo: conseguir que los vehículos se adapten a todas las situaciones. Pero ¿es tan distinto conducir en 100 grados de diferencia?

Similitudes

Adherencia: Superficies tan diferentes como la nieve y la arena tienen algo en común: un nivel de agarre muy bajo. “Es muy importante disponer de un buen sistema de tracción a las cuatro ruedas, como el del SEAT Tarraco, cuando te enfrentas a este tipo de terrenos sin adherencia”, afirma Jordi Gené, piloto del equipo e-Racer y experto en conducción.

Anticipación: Otro aspecto muy parecido es la necesidad de anticiparse para reaccionar correctamente: “El mejor consejo que damos es mirar lejos. Pueden aparecer placas de hielo en la nieve o una piedra en el desierto. Tienes que leer con un poco de anticipación lo que viene, para poder corregir un sobreviraje o para ayudar al coche a traccionar”, recomienda Gené.

Frenada: El momento de frenar es uno de los más similares. Dependerá un poco de la adherencia de la superficie, pero Jordi Gené asegura que “el sistema de frenada que lleva el coche instalado interpreta muy bien cada situación. Si tenemos que parar no hay que tener miedo en aplicar fuerza al pedal del freno”. Ésta es la mejor manera de que el coche reparta la desaceleración entre las cuatro ruedas y así parará en menos metros. “Cuando tenemos una emergencia tanto en las dunas del desierto como en la nieve, lo mejor que podemos hacer es pisar fuerte el pedal y el sistema que llevamos de última generación detendrá el vehículo en los menos metros posibles”.

Pendientes: Tanto en la nieve como en la arena juega un papel clave el Control de Descenso en Pendientes (HDC), ya que, por muy inclinadas que sean, el coche es capaz de gestionar la velocidad. “Realmente nos ayuda muchísimo tanto a descender las pendientes como a subirlas, incluso a arrancar en caso de estar parados”, comenta Gené.

Diferencias

Neumáticos: Una de las mayores diferencias está en los neumáticos. “En la nieve llevamos gomas flexibles pensadas para trabajar a temperaturas bajo cero. Por el contrario, en el desierto necesitamos poder ir deshinchándolos para ganar tracción, teniendo más superficie que contacta con la arena”.

Las marchas: En cuanto a qué marchas utilizar, también hay diferencias. Para la nieve, largas para aprovechar la suavidad que dan los motores tan elásticos y poder reaccionar bien. En

dunas, se necesita la potencia de las marchas cortas. Para Gené, la clave está en cómo reacciona el motor: “En la nieve, bajamos más con el par motor, en la arena trabajamos más con un motor revolucionado”.

Asistentes: De nuevo los asistentes son claves, pero esta vez hay uno indicado para cada tipo de conducción. Lo correcto, para el piloto Jordi Gené, es elegir el predefinido por los ingenieros para cada caso. De esta forma todos los sistemas predisponen el vehículo para ayudarnos a conducir en esa superficie. “Con el Tarraco tenemos la gran ventaja de contar con el modo nieve y el modo off-road. En el momento que seleccionamos el modo nieve, todos los sistemas se ponen en guardia para ayudarnos a conducir, y lo mismo cuando estamos en una superficie distinta como es la arena con el off-road. Todo esto hace que podamos optimizar la tracción, el motor de la salida, la acción de los diferenciales…”.

Las curvas: La adherencia en el hielo es muy baja, por lo que los movimientos de los coches duran más tiempo. “Si estamos derrapando o si entramos muy rápido, tardaremos más tiempo en que el coche reaccione. Al ir a tomar una curva hay que frenar un poco para que las órdenes que se dan al volante se desarrollen y cambie la dirección”. En el desierto, las superficies son más blandas. Hay que enfrentarse a las curvas a menor velocidad, “ya que el neumático puede clavarse en el suelo y podemos llegar a volcar”, advierte Gené.

Autor: Redacción

https://gironanoticies.com/noticia/93579-100-grados-de-diferencia.htm