EL AT M BAJO LA LUPA

El diseño de los tacos es su mejor arma

MEDIDA	C. VEL.-I. CARGA	PRECIO*
31X10.50R15	109-R	124,09€
30X9.50R15	104-R	122,69€
33X12.50R15	108-R	151,00€
205/70R15	96-T	-
P225/70R15	100-T	113,88€
LT215/75R15	100/97-S	-
235/75R15 XL	108-T	-
LT235/75R15	104/101-R	118,52€
195/80R15	96-T	92,77€
215/80R15	102-S	99,49€
205R16	110/108 R	-
P235/60R16	99-T	127,80€
P255/65R16	106-T	124,32€
P225/70R16	101-T	122,69€
P235/70R16 XL	107-T	128,96€
P245/70R16	106 –T	-
P255/70R16	109-T	134,76€
P265/70R16	111-T	135,45€
LT265/70R16	117/114-R	-
P225/75R16 XL	106-T	126,99€
LT225/75R16	115/112-S	128,49€
LT245/75R16	120/116-R	135,45€
LT265/75R16	112/109-R	-
LT265/75R16	123/120-R	152,16€
LT285/75R16	126/123-R	156,57€
205/80R16 XL	104-T	98,80€
LT215/85R16	115/112-R	117,36€
LT235/85R16	120/116 R	132,44€
P255/65R17	108-T	164,11€
P265/65R17	110-T	164,69€
P245/70R17	108-T	129,65€
LT245/70R17	119/116-R	149,37€
LT265/70R17	121/118-S	169,91€

■ **Tacos.** La morfología de los tacos que recubren la banda de rodadura ha sido objeto de un estudio minucioso. Distribuidos en grupos de dos a lo largo de cinco columnas, sus formas son afiladas para "morder" mejor las superficies más irregulares. Están además cortados por "laminillas", una concesión al uso sobre asfalto que permite que el taco pise mejor en firmes lisos. Asimismo, el diseño de los canales longitudinales ha sido desarrollado para favorecer la limpieza del barro y la nieve, así como la expulsión de las piedras, algo que se consigue tallando escalones en la pared del taco.

ASÍ ES EL DYNAPRO MT

Ideado para un uso extremo permanente

MEDIDA	C. VEL.-I. CARGA	PRECIO*
31X10.50R15	109-Q	142,51
30X9.50R15	104-Q	138,02
33X12.50R15	108-Q	-
L235/75R15	104/101-Q	-
31X11.50R15	110-Q	-
32X11.50R15	113-Q	147,70
L215/75R15	100/97-Q	113,99
L265/75R16	123/120-Q	168,70
L285/75R16	126/123-Q	180,74
L265/70R16	110/107-Q	152,77
L265/75R16	119/116-Q	168,70
L245/75R16	120/116-Q	151,95
L225/75R16	115/112-Q	142,51
L215/85R16	115/112-Q	136,61
L235/85R16	120/116-Q	153,16
L295/75R16	123/120-Q	156,33
L305/70R16	118/115-Q	162,76
L285/70R17	121/118-Q	166,33
L315/70R17	121/118-Q	198,45
L325/65R18	127/124-Q	-
L325/60R18	124/121-Q	-
L265/70R17	121/118-Q	-
35X12.50R15R	113-Q	-
L315/75R16	127-Q	-
35X12.50R16/R	124-Q	-
35X12.50R17/R	123-Q	198,45

■ **Sin compromisos.** A diferencia del AT M, que deber responder correctamente tanto en campo como en asfalto, el MT está pensado para un uso extremo fuera del asfalto. Además de contar con una carcasa reforzada, los bloques de protección en los flancos reducen el riesgo de daño por erosión con rocas en las trialeras. Para lograr una alta capacidad de evacuación de barro, su dibujo dispone de dos columnas con forma de V –ubicadas en sentidos opuestos–, así como amplias acanaladuras.

Campo a través conviene rodar con las presiones altas para proteger la goma de pinchos y piedras cortantes.

El dibujo MT tiende a escarbar en la arena,m frente al ATm que es más progresivo.

El problema de llevar a cabo la prueba comparativa de dos neumáticos reside en la metodología. Lo ideal es realizar los mismos ejercicios con el mismo vehículo y sobre los mismos obstáculos. Sin embargo, hay otra manera que no está exenta de rigor y que consiste en conducir kilómetros y kilómetros, familiarizándose con las gomas. Ésta es la que hemos elegido, y el escenario, en concreto, ha sido un viaje de diez días con más de 4.000 kilómetros por delante sobre un terreno incierto y desconocido; nuestro destino: Argelia.

POR AUTOPISTA, A 120 KM/H

Para empezar, disfrutamos de un trayecto que se repetirá a la vuelta, sobre asfalto "último modelo": la autovía Madrid-Almería.

Rodar cargado, al límite de lo que permite la legislación vigente –afortunadamente, aún se podía circular a 120 km/h en nuestras autopistas

LOS OTROS PROTAGONISTAS

■ **Los enemigos de las gomas** son dos: la potencia y el peso. Para nuestra prueba hemos elegido los dos polos opuestos: por un lado un Toyota Land Cruiser 90 de 163 CV y 2.000 kilos de peso. Y en el lado opuesto: 1.500 kilos y 86 CV son las cifras del Suzuky Jimny DDiS. La primera consecuencia es el mayor consumo de la gama MT frente al AT. Los primeros pueden llegar a demandar algo más de un litro extra frente a un neumático específico de carretera, frente al medio litro extra de los AT, en este caso discutible, dado que otros aspectos como el peso total pueden ser la causa. El peso ligero del Suzuki ayudó, sin duda, al buen andar del MT sobre asfalto seco.

HANKOOK DYNAPRO AT M RF10 Y DYNAPRO MT RT03

COREANOS SIN COMPLEJOS

Realizar una prueba exhaustiva de un neumático no es una tarea fácil; comparar prestaciones con otros, menos aún. Para ello, hemos recorrido más de 4.000 kilómetros con dos juegos de neumáticos Hankook. Texto **S. Ramírez/Redacción** Fotos **Luis Heras y S. Ramírez**

en el momento de realizar este viaje–, permite contrastar el confort de marcha, donde las vibraciones y el ruido son las características que primero salen a relucir.

La gama AT –Hankook Dynapro AT RF10– superó con nota este apartado, dado lo compacto de su tallado. En cuanto al MT –Hankook Dynapro MT RT03–, nos atreveríamos a puntuarla mejor, si cabe. Sus tacos auguraban una buena sinfonía, que a la hora de la verdad no se hizo realidad.

La capacidad de tracción y agarre es destacada en ambos modelos, que ofrecieron una buena adherencia a la hora de frenar o seguir las órdenes al volante.

DIFERENTE TEXTURA

Al otro lado del Mediterráneo, el asfalto cambia de aspecto y textura. Los bordes de la carretera se cortan bruscamente, aparecen los baches, las

Para no deteriorar las llantas de aleación, el montaje de las ruedas requiere de un útil especial.

Por el tipo de compuesto de la goma de los Hankook se obtiene un gran agarre, pero, a cambio, debemos ser exigentes con el control de las presiones.

ondulaciones del pavimento y los parches. En definitiva, el ritmo de marcha es más bajo, y la exigencia sobre las gomas es mucho mayor a la hora de controlar el vehículo. Es más, en estas carreteras es donde los neumáticos y una buena suspensión deben dar la cara y garantizar el control del vehículo, especialmente cuando llueve.

En estas condiciones ambos Hankook resultaron muy agradables de conducir, transmitiendo una grata sensación de confianza, que invitaba a rodar ligeros, a pesar de las limitaciones que imponía el tráfico local. El veredicto se salda con un "Bien" para el AT, y proporcionalmente aún mejor nota para el MT, ya que ofreció un rendimiento similar pese a ser un neumático más especializado para ser usado fuera del asfalto.

SE ACABÓ EL ASFALTO

En campo, lo primero que nos encontramos fueron unas pistas sumamente rápidas, donde rodar por debajo de los 100 km/h era más una cuestión de prudencia que de posibilidades de las gomas. Los AT mantuvieron como mínimo al mismo ritmo que los MT, demostrando que mientras el terreno no se complique, cumplen sobradamente.

TAMBIÉN HUBO BARRO

Aunque no abundó en nuestro recorrido, encontramos barro en pequeñas áreas regadas por los cursos de los ríos. Esta arcilla puede ser traicionera. De hecho, se adhiere rápidamente a los AT, mientras que los MT disponen de más margen. A buen seguro, si este terreno hubiera sido la tónica dominante los "MT" marcarían una clara diferencia.

SIN DIFERENCIAS EN CAMPO

Campo a través, las diferencias no fueron perceptibles, y éste fue el entorno donde realizamos el mayor número de kilómetros de la prueba. Ambos trabajan bien, si bien el MT muestra sus mejores maneras en cuanto las cosas se complican.

LLEGAMOS A LAS DUNAS

La arena fue, sin duda, la gran protagonista de la prueba; kilómetros y kilómetros con todo tipo de configuraciones y granulometría.

El resultado fue magnífico, y a pesar de la mayor tendencia a escarbar del MT, ambos se comportaron perfectamente gracias a la flexibilidad que permite su carcasa con las bajas presiones.

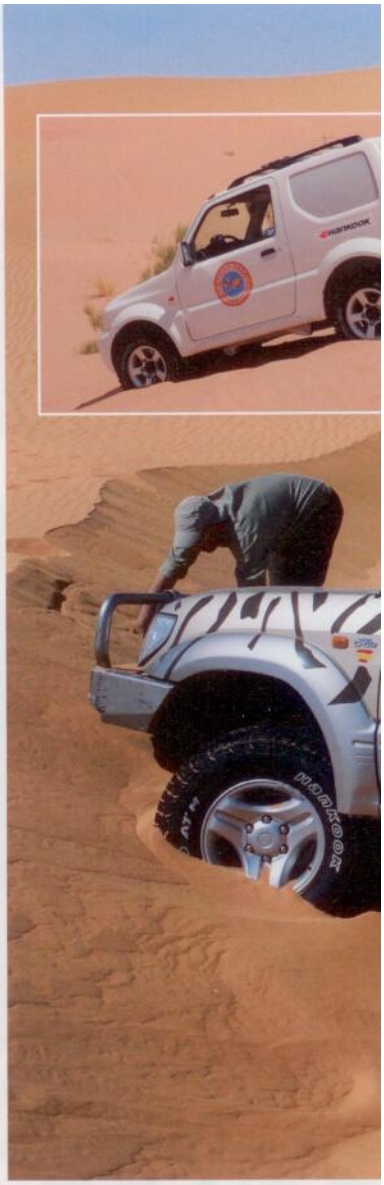
GOMA BLANDA

La conclusión que obtenemos de nuestro viaje africano apunta hacia el tipo de goma elegida por el fabricante coreano. Su carácter más blando que rígido apuesta por garantizar la tracción y adherencia frente a un uso kilométrico.

Ambos modelos, con las salvedades lógicas de sus dibujos, apuestan claramente por un uso lúdico frente a usos industriales, donde el rendimiento se cotiza con los euros.

En nuestra prueba hemos podido constatar como la nueva generación Dynapro se enfoca a un cliente dinámico que interactúa con los pedales, buscando las máximas prestaciones.

En cuanto a confort y cualidades dinámicas, se trata de una elección muy interesante para los todoterrenos que "viven" en la ciudad y "sacan las garras" en el fin de semana.



POCO BARRO

La experiencia en barro no fue todo lo extensa que nos hubiera gustado, pero en nuestro camino no encontramos más que pequeños reductos en cursos de ríos. Sin duda, el MT ofrece un rendimiento muy superior. El dibujo más abierto tiende a embozarse mucho menos. A favor: la flexibilidad de la carcasa y el compuesto blando de la goma.

CONFORTABLES

Hemos de destacar el confort de rodadura, ausente de vibraciones y ruidos en el AT. Este confort destaca aún más si cabe en el MT, de agresico dibujo. Por la naturaleza del caucho elegido, hay más agarre y adherencia que kilometraje en los Dynapro.

PRESIONES BAJAS

Los dos productos mostraron un excelente resultado sobre esta difícil superficie. El tipo de goma elegido y la flexibilidad de la carcasa permiten una gran deformación del neumático, que aumenta la superficie sobre la que se apoya el vehículo, disminuyendo, así, la presión que ejerce sobre la arena. Esto le permite "flotar" sobre esta superficie rodando con bajas presiones sin deteriorarse.

PRESIONES ALTAS

Sobre las pistas argelinas necesitamos rodar con presiones altas para protegernos de los pinchazos y los cortes de piedras. La combinación de un estudiado dibujo y una goma muy adherente garantiza un ritmo ágil y rápido con buena tracción, guiado y frenada. Cuanto más "pista" haya, mejor para el AT, y a medida que transitemos por caminos, el MT empezará a marcar diferencias, especialmente cuando circulemos sobre firme húmedo o mojado.

INCIDENCIAS

■ **Durante nuestro recorrido de 4.000 km** sufrimos varios pinchazos, en parte debidos al carácter blando de la goma y al uso de presiones demasiado bajas. Por el tipo de goma, debemos ajustar muy bien las presiones para obtener las máximas prestaciones con la máxima durabilidad. Su goma permite rodar con unas décimas de más sobre la presión recomendada sin disminuir el agarre. Así, reducimos el riesgo de agresiones externas.

Los viajes al continente africano nos permiten evaluar en pocos días, los neumáticos sobre una gran diversidad de terrenos.

OTRAS ALTERNATIVAS

Entre la amplia oferta A/T disponible en el mercado, hemos seleccionado estos productos.

BF GOODRICH ALL TERRAIN

Medidas: 215/75-15 a 315/70-17
Precio: De 101 a 263 euros

Se trata de la referencia para un uso mixto. Se comporta muy bien en campo, su carcasa reforzada hace de él un neumático muy fiable y se defiende en asfalto.

CONT. CONTICROSS CONTACT

Medidas: 205/65-15 a 275/70-16
Precio: De 96 a 300 euros

Es un gran AT que ofrece un destacable rendimiento en carretera sin renunciar a una buena eficacia. Land Rover lo ofrece como opción en el Defender.

GOODYEAR WRANGLER ATR

Medidas: 205/70-15 a 275/70-16
Precio: De 104 a 238 euros

Su fabricante se ha esforzado en reducir la tendencia al aquaplanning propia de las ruedas con tacos sin renunciar a un gran rendimiento en campo.

INSA TURBO RANGER

Medidas: 195/80-15 a 265/70-18
Precio: De 63 a 105 euros

Basados en el exitoso diseño de los BFGoodrich AT, estos neumáticos reciclados de fabricación española ofrecen buen rendimiento en campo.

De todos los neumáticos MT que se venden en España, hemos seleccionado estos productos.

BFGOODRICH MUD TERRAIN

Medidas: 215/75-15 a 305/70-16
Precio: De 111 a 198 euros

Sustituto del MT KM1, el KM2 copia el diseño de la banda de rodadura del neumático extremo Krawler; todo un éxito en las competiciones en EE.UU.

COOPER DISCOVERRER STT

Medidas: 215/85-16 a 325/65-18
Precio: De 190 a 389 euros

Tres capas de poliester y gruesos tacos esculpidos incluso en los flancos garantizan una robustez extraordinaria y gran tracción sobre piedras.

GOODY. WRANGLER DURATRAC

Medidas: 235/75-15 a 235/70-16
Precio: Desde 115 euros

La nueva propuesta del fabricante norteamericano cuenta con muy pocas medidas en nuestro mercado. Su dureza la hace ideal para su uso en pick ups.

INSA TURBO DAKAR

Medidas: 195/80-15 a 265/65-16
Precio: De 77 a 110 euros

Este neumático reciclado se fabrica en España, se ofrece a un buen precio y copia el diseño del clásico y eficaz MT KM1 de BFGoodrich.