

## PRUEBA DE LARGA DURACIÓN

## 12.000 KILÓMETROS DE EQUILIBRIO

*El mundo de la conducción todoterreno presenta una gran dificultad: combinar las prestaciones de los neumáticos en asfalto y tierra. Con sus A/T3, Cooper Tires nos ha demostrado que ofrece un equilibrio extraordinario a lo largo de los 12.000 kilómetros de los que ha constado nuestra prueba.* Texto S. Ramírez/Redacción TT Fotos S. Ramírez

Encontrar un neumático capaz fuera del asfalto que a la vez sea confortable y seguro cuando rodamos sobre él constituye la mayor dificultad que tienen por delante los usuarios de todoterrenos. Casi todas las cubiertas montadas de serie por los modelos actuales son de uso 100% en asfalto, por lo que reemplazarlas por unas verdaderas ruedas mixtas es el primer paso que habrá que dar si queremos usar nuestro todoterreno en campo.

Así que, una vez más, hemos querido profundizar en la búsqueda del mejor neumático mixto, el más polivalente, que trabaje con la máxima eficacia posible en el mayor número de escenarios, y esa búsqueda nos ha llevado a las Cooper Discoverer A/T3. En realidad, pretender cubrir las necesidades propias del asfalto, caminos, pistas, arena, nieve, piedras o barro es una tarea poco menos que imposible. Con este planteamiento por delante, lo ideal sería disponer de dos o hasta tres juegos de cubiertas con sus respectivas llantas, lo que, en la mayoría de los casos, es inviable.

Optar por elegir ruedas mixtas supone renunciar a unas prestaciones en beneficio de otras. ¿Hasta qué punto puede ser interesante esta solución? Esta es la cuestión que vamos a tratar de desvelar con la prueba de más de 12.000 kilómetros que hemos

realizado con estas “gomas”, cuyos resultados han sido sorprendentes.

## BANDA DE RODADURA

Antes incluso de montar estas gomas en las llantas correspondientes, nos llamó la atención la configuración del diseño de su banda de rodadura. A simple vista, podemos observar cómo la zona central presenta un dibujo con gruesos tacos nada habitual en una cubierta mixta y sí más propia de una rueda más radical, enfocada a traccionar en barro, rocas y nieve. Por otra parte, los laterales no presentan unos tacos de diseño muy marcado como cabía esperar de unas gomas con aspiraciones para cumplir fuera del asfalto. Más adelante nos daríamos cuenta de que el hecho de incorporar unos hombros en la banda de rodadura poco marcados es determinante en que el nivel sonoro y las vibraciones de este neumático sean muy reducidos, lo que implica un gran confort de marcha en asfalto que no puede lograrse con un neumático MT. Por otra parte, los gruesos tacos centrales aportan una gran tracción y adherencia fuera del asfalto, una combinación que después del kilometraje realizado ha demostrado con creces el porqué de su innovador diseño.

Desde el plano puramente técnico, destaca el elevado índice de velocidad “S”, que permite llegar



La llanta de 17 pulgadas empieza a ser habitual en las ruedas de los todoterrenos. La medida escogida en nuestro caso era una 245/70-17, una rueda con un flanco y un diámetro superiores a los del equipamiento original, lo que nos obligó a homologarla.



## ASFALTO

■ Hemos realizado un buen número de kilómetros por carretera, y el resultado no ha podido ser mejor. A destacar el confort de marcha, con una ausencia prácticamente total de ruidos y vibraciones. En cuanto al agarre en seco, nada que objetar. A las velocidades legales y con las cuatro ruedas motrices del Toyota, los Discoverer A/T3 dominan la situación en tracción, frenada y direccionalidad. Hay que hacer una mención especial al rendimiento observado durante dos recorridos realizados bajo la lluvia y, por si fuera poco, de noche, el segundo de ellos por carreteras secundarias, todo un desafío que los Discoverer A/T3 superaron con nota, aliándose a la perfección con la tracción total permanente.



## PISTA

■ Sobre todo tipo de caminos, el resultado ha sido muy bueno, y en este caso hay que mencionar que el abundante par motor del KDJ 120 somete a un duro trabajo a las gomas. El compuesto podemos calificarlo como de dureza media, lo que implica un compromiso equilibrado entre duración y agarre. La cubierta soporta los apoyos, mantiene la trazada y permite acelerar y frenar con decisión, pero si abusamos de estas maniobras, notaremos claramente cómo los tacos exteriores comienzan a deteriorarse de forma prematura.



La buena flexibilidad de la carcasa es uno de los aspectos que más nos ha convencido. Esta característica no impide a las ruedas ofrecer una enorme capacidad de carga (1.360 kilos por rueda) ni una gran resistencia a los pinchazos.

Los tacos tienen forma tronco-piramidal y paredes con diente de sierra. Este agresivo dibujo permite disponer de una buena capacidad de tracción sobre rocas y firmes abruptos.

Si abusamos de las frenadas extremas y los apoyos y cruzadas en pistas rotas y pedregosas, el neumático dará el do de pecho, pero los tacos acabarán mostrando un deterioro anómalo que no aparecerá en ninguna otra circunstancia.

En las pistas pedregosas, el neumático mostró una excelente resistencia a los cortes y los pinchazos, lo que otorga al conductor una gran confianza a la hora de enfrentarse a las zonas más difíciles.



a los 180 km/h. Del mismo modo, el índice de carga 119, equivalente a 1.360 kilos, es muy elevado, superior al habitual para la medida elegida: 245/70-17. Todo ello permite hablar de una construcción muy resistente y, a la vez, muy bien equilibrada, dos cualidades que no suelen viajar juntas en materia de neumáticos.

**¡TODOS A BORDO!**

El vehículo elegido en para realizar nuestro ensayo fue un Toyota Land Cruiser 120 KXR, cargado a tope, dotado de bloqueos de los diferenciales central y trasero y suficientemente potente para exprimir las cubiertas en todo tipo de terrenos, aunque también hay que mencionar que el hecho de contar con tracción total permanente a las cuatro ruedas pone las cosas más fáciles a los neumáticos, especialmente en asfalto mojado.

En cuanto al escenario, la mayor parte del kilometraje se llevó a cabo en Marruecos, donde el asfalto es de inferior calidad que en nuestro país y donde encontramos todo tipo de terrenos, a cual más exigente. A todo esto hay que añadir que los dos

viajes que nuestro vehículo realizó al país vecino se llevaron a cabo en condiciones de carga extrema, especialmente en el primero de ellos. Pero no fue esta la única adversidad que tuvieron que superar.

La primera conclusión que tenemos que mencionar es que la prueba se saldó sin ningún pinchazo o corte significativo, algo realmente poco habitual y que nos permitió volvernos con las dos ruedas de repuesto completamente nuevas, incluso después de llevar a cabo la exigente Aventura Master (de la cual tienes información en el número 167 de la revista TodoTerreno).

Otro hito fue el hecho de ascender hasta 2.313 metros de altura, sin olvidar que las temperaturas alcanzaron los 41° durante varios días. Tampoco fue problema el que el vehículo pasara por cinco conductores diferentes, algunos de ellos noveles en la práctica del todo terreno. Y por último cabe mencionar que las ruedas rodaron sobre la arena a una presión de 1 kg/cm<sup>2</sup>, presión idónea para maximizar la superficie de la huella pero que puede acabar por deteriorar un neumático de mala calidad.

**PIEDRAS**

■ En terrenos duros de piedra suelta o compacta, los neumáticos traccionan perfectamente, pero la cohesión de su goma deja perder partes de su dibujo si insistimos con el acelerador y no damos tiempo a que el vehículo trabaje a un ritmo tranquilo. Este aspecto supone una clara desventaja frente a algunos AT tradicionales como el archi-conocido BFGoodrich All Terrain T/A o neumáticos tipo MT dotados de compuestos más duros y, por tanto, con goma más cohesionada. A cambio, esos neumáticos no pueden ofrecer el agarre y la seguridad en asfalto de los A/T3.

**BARRO**

■ Con el barro, los Discoverer A/T3 tienen sus más y sus menos. Sobre caminos con barro alternado con zonas firmes son una excelente solución: agarran bien y se limpian de forma correcta. La zona central de tacos se encarga de ello. A medida que el barro aumenta, se van embozando y parecen querer decirnos que para esos trabajos hay otros neumáticos más especializados. Por otra parte, las zonas deslizantes con hierba vuelven a dar un resultado favorable, siempre que no sean demasiado largas u ofrezcan pendientes extremas, donde de nuevo estarán en clara desventaja frente a unos buenos clásicos M/T.



Grandes diferencias de altitud, temperaturas extremadamente altas y carga máxima en el vehículo fueron factores que hicieron enormemente duras las condiciones de la prueba.



A favor de las ruedas hay que mencionar que en todo momento se seleccionaron las presiones más acordes con el tipo de terreno por el que transitamos, desde los 2,4 kg/cm<sup>2</sup> de las zonas de piedra extrema, hasta el mencionado “kilo pelado” que utilizamos en las zonas de dunas, pasando por 2,2 kg/cm<sup>2</sup> en las vías rápidas asfaltadas.

También conviene señalar que las llantas utilizadas son de 17 pulgadas, que a igual diámetro exterior que otras ruedas equipadas con llanta de 16 pulgadas, ofrecen un balón menor y por tanto previsiblemente peores prestaciones en campo, circunstancia que no echamos en falta para nada. En cualquier caso, estamos hablando de ruedas de más de 17 centímetros de flanco, un valor más que suficiente para rodar fuera del asfalto y muy bien proporcionado con los 21,59 centímetros de radio de la rueda.

**RESULTADO MUY POSITIVO**

Siguiendo con los datos, el desgaste observado durante estos 12.000 kilómetros nos ha hecho pasar de 13,9 milímetros de profundidad en la parte central de su banda de rodadura a 12,4. Extrapolando, podemos estimar de forma somera la duración de estos neumáticos entre 60.000 y 65.000 km, si bien el desgaste no es enteramente lineal, ya que a mediada que este se produce, la superficie de goma en contacto con el terreno es mayor por la forma tronco-piramidal de sus tacos. Del mismo modo, las acanaladuras

reducen su amplitud en la misma proporción y el agarre, fuera del asfalto, disminuye.

No queremos concluir la prueba sin dejar de destacar que en los dos viajes realizados a nuestro vecino del sur con estas cubiertas hemos sufrido pinchazo alguno. Entendemos que ello es debido indudablemente en parte al azar y a la correcta selección de las presiones utilizadas sobre las diferentes superficies, pero no hay que quitar mérito a la geometría del dibujo y la resistencia de la carcasa de los Discoverer A/T3. Hemos viajado incontables a Marruecos y llevamos ya un igualmente incontable número de pinchazos a nuestras espaldas, por eso no deja de sorprendernos el excelente rendimiento que esta nueva generación de neumáticos AT está logrando en este aspecto, algo que a la postre se traduce en un aumento de nuestra confianza sobre los neumáticos y su fabricante.

Por todo ello, queremos insistir en el excelente equilibrio logrado por estas ruedas. Sin llegar a las prestaciones off-road de un neumático que luzca la etiqueta MT, responde en campo de forma más que correcta, con buena nota en caminos y arena, mientras que en asfalto cumple a la perfección incluso sobre mojado. Se trata, así, de una interesante opción para aquellos usuarios que no desean tener dos juegos de ruedas y aceptan perder un poco aquí y otro allí, sin renunciar a disponer de un gran neumático sobre todo tipo de terrenos.



Los tacos centrales con grandes acanaladuras son más típicos de ruedas MT, mientras que los hombros compactos, menos esculpidos, acercan al A/T3 a los neumáticos de carretera.

**ARENA**

■ La arena es donde mejor rendimiento ofrecen en valor absoluto, con el permiso del confort mencionado en asfalto. La buena flexibilidad de su carcasa, su estructura reforzada y el dibujo no agresivo en los extremos de la banda de rodadura ofrecen los ingredientes ideales para flotar sin escharbar sobre esta superficie. Además, su resistencia a deslantar es muy elevada. Todo ello hace de los A/T3 un neumático sin peros sobre esta singular superficie.



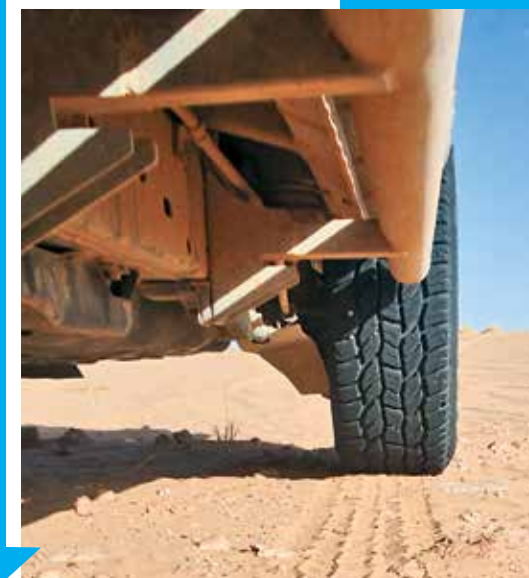
Sobre las dunas marroquíes, el Toyota Land Cruiser KXR equipado con las Cooper Discoverer A/T3 es imparable. La eficacia de estos neumáticos con bajas presiones resulta difícil de superar.



El comportamiento y la motricidad en barro poco profundo se saldan con buena nota. Cuando el barro aumenta, la capacidad de evacuarlo es más limitada que en una rueda MT.



Si circulas con las presiones adecuadas al terreno, el A/T3 te lo agradecerá ofreciendo un rendimiento extraordinario.



En superficies mixtas como esta, te será difícil encontrar un neumático que funcione mejor que el Discoverer A/T3.

**NIEVE**

■ Dada la localización en que realizamos la prueba, no nos fue apenas posible rodar sobre esta superficie. Pero, para quitarnos el gusanillo, hemos aprovechado las nevadas invernales para quitarnos el gusanillo y poder afirmar que el comportamiento en esta superficie es destacable. Mucho de lo dicho al hablar del barro es extrapolable a la nieve, con la diferencia de que los problemas de “auto-limpieza” son menores en esta superficie y el compuesto de la goma pasa a cobrar más protagonismo, ya que aquí algunos neumáticos pierden toda su elasticidad y se vuelven absolutamente torpes sobre esta superficie.