

VÁLVULAS STAUN

DESHINCHAR HASTA EL PUNTO EXACTO

En circulación todoterreno –sobre todo en arena e, incluso, barro– puede ser necesario bajar las presiones de los neumáticos. Alcanzar el nivel exacto e igualarlo en cada rueda requiere experiencia... o el accesorio adecuado. Por S. Ramírez

Ajustar las presiones de las ruedas es fundamental para paliar la falta de tracción, así como para evitar atascos y desgastes anormales en los neumáticos.

Más de una inmovilización en barro, nieve o arena tienen como origen la pereza por no haber bajado o subido las presiones de las ruedas. Si circulas en grupo y te quedas atascado, con un tirón de eslinga de otro vehículo saldrás del apuro rápidamente, pero si vas solo, te puede costar un gran esfuerzo recuperar la movilidad de tu vehículo.

El ajuste de las presiones de los neumáticos no solo evita atascos, sino que incide directamente en la estabilidad, la frenada, la direccionalidad –en definitiva, en el control del vehículo– y la durabilidad de

los neumáticos.

Mediante los sistemas remotos de control de presión, esta labor es muy sencilla, pero su coste es muy elevado, y resulta complicado instalarlos en posventa.

En asfalto, un par de décimas por encima del valor nominal –el recomendado por el fabricante del vehículo– puede disminuir la deriva de las gomas y mejorar el consumo y el comportamiento a alta velocidad. **Sobre pistas**, se recomienda circular con los valores sugeridos por el fabricante, ya que se optimiza el agarre, aunque no hay que olvidar que unas décimas de más suponen un plus de protección contra cortes y pinchazos, a costa de perder confort y adherencia.

Las zonas de piedras, con sus grietas y aristas, son un gran enemigo para las ruedas; la mejor protección es una

conducción fina y presiones altas.

Sobre arena, las bajas presiones aumentan la superficie de contacto y, por tanto, aumenta la “flotabilidad” del vehículo. Esta superficie es la que requiere una mayor desviación respecto a los valores nominales de presión –hasta 1,5 kg/cm²–.

En barro, se necesitan gomas flexibles que favorezcan el “auto-limpiado” de la rueda. Los compuestos son determinantes, pero también la presión. Disminuirla un par de décimas –e incluso más– suele dar muy buenos resultados.

Sobre nieve, las presiones ligeras favorecen la tracción, gracias al aumento de la superficie de contacto y al “auto-limpiado” que se genera aumentando la flexibilidad de la rueda.

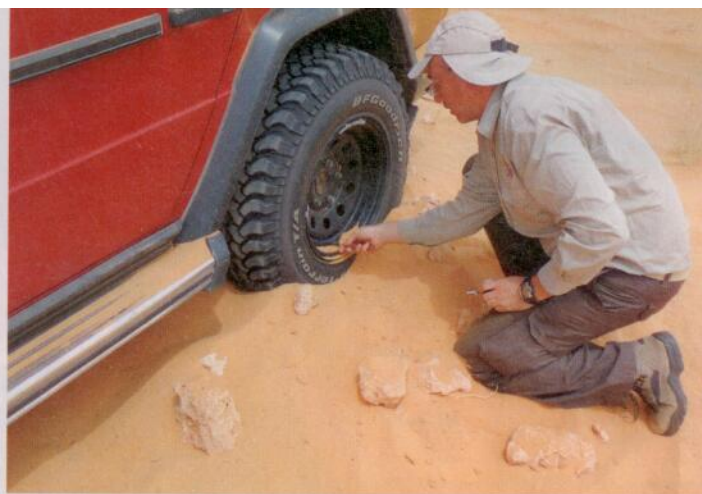
La forma tradicional de ajustar la presión, con un manómetro y un útil para actuar sobre la válvula, es lenta, teniendo en cuenta que para subir las presiones siempre vamos a necesitar un compresor.

Las válvulas fabricadas por Staun permiten, de forma fácil, rápida y eficaz, bajar la presión de los neumáticos para adaptarlos a cada superficie o situación.

■ Algunos fabricantes ofrecen dispositivos para establecer una presión predeterminada en los neumáticos, pero son más voluminosos y su manejo resulta más engorroso.



¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA?
 Envíanosla a fcanadilla@luike.com
 y te la responderemos



■ La fórmula tradicional de actuar sobre la válvula con un útil improvisado para dejar salir el aire a ojo o ir verificando mediante un manómetro es lenta y engorrosa. En cualquier caso, cuando las condiciones del firme cambian, es importante volver a subir las presiones –para evitar pinchazos y cortes–, de manera que necesitamos un compresor.



FICHA TÉCNICA

Nombre: Staun Tire Deflators.
Fabricante: Staun.
Precio: 60€, aprox.
Dónde encontrarlo: En cualquier tienda de accesorios 4x4.

■ En el mercado existen dispositivos para extraer el aire de los neumáticos y bajar las presiones, aunque no permiten fijar con exactitud la presión deseada.



■ Estas válvulas se venden en kits de cuatro unidades, con una funda. A efectos prácticos, es recomendable graduar dos para arena y dos para barro, si se suele circular sobre terrenos variados.

¿ES ÚTIL ESTE ACCESORIO?

La ventaja de la válvula Staun es que se regula a una presión determinada y, al colocarla en la válvula del neumático, libera el exceso de presión de forma automática.

Con un juego de cuatro válvulas se pueden ajustar dos para arena y dos para barro, de forma que el piloto y el copiloto puedan bajar las presiones de cada lado del vehículo de forma rápida y sin esfuerzo.

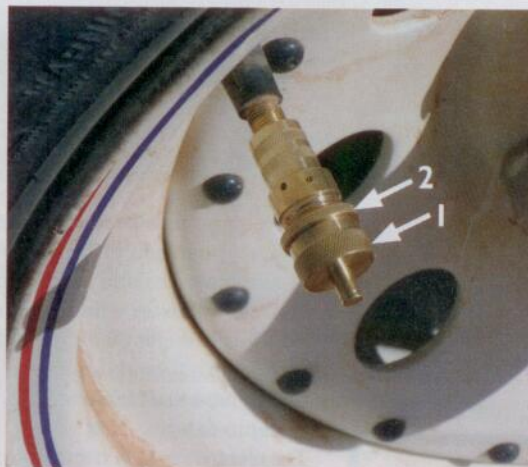
La válvula Staun consta de un cuerpo que se rosca en la válvula del neumático. En su interior se encuentra un vástago dotado de una junta de goma que se desplaza mediante la acción de un muelle. Una tuerca de ajuste permite fijar la tensión del muelle, la cual determina la presión que puede liberar de las ruedas. Una segunda tuerca se encarga de bloquear la posición de la tuerca de ajuste.

Para ajustar la válvula, debemos bajar la presión de una rueda hasta el valor deseado (por ejemplo,

1kg/cm²), con la ayuda de un manómetro bien calibrado. A continuación, colocamos la válvula Staun en la válvula de la rueda en cuestión y operamos sobre la tuerca de regulación, que previamente hemos cerrado a tope, de forma que el muelle descomprima el vástago que permite salir el aire del neumático. A medida que actuamos sobre la tuerca de ajuste, la presión de la rueda comenzará a vencer la fuerza del muelle que mantiene cerrado el vástago.

Cuando comience a salir el aire, fijamos la posición de la tuerca de bloqueo. Esta será la posición con la presión seleccionada. Una vez re-inflado el neumático, se coloca la válvula calibrada, que ya está lista para usarse. Se puede variar su ajuste tantas veces como queramos.

La facilidad de uso y el bajo coste de este interesante accesorio –60€– lo convierten en un buen aliado incluso en competición.



■ Para calibrar las válvulas Staun, debemos enroscarnos a la válvula de la rueda –que ya tiene la presión adecuada– y girar la tuerca de ajuste (1) hasta que notemos que comienza a salir aire. En ese momento accionamos la tuerca de fijación (2) y la válvula ya está calibrada con la presión elegida y lista para instalar en cualquier neumático.



LA VÁLVULA DISECCIONADA

■ El cuerpo de la válvula (1) es la parte que se rosca a la válvula de la rueda. En él se integra el resto de elementos. El vástago (3), que lleva una junta de goma, es el elemento que presiona sobre la válvula de la rueda para hacer salir el aire. Este vástago se desplaza mediante la acción de un muelle (4), cuya tensión y, por consiguiente, la presión que deben liberar las ruedas, queda fijada por una tuerca de ajuste (5). Una segunda tuerca (2) permite fijar la posición de la tuerca de ajuste.