

BUSCANDO LA MEDIDA IDÓNEA

¿QUÉ PERFIL ELIJO?

Elegir un neumático adecuado al uso que destinamos nuestro TT es fundamental para obtener el máximo rendimiento. De su perfil depende que sea mejor para asfalto, tierra, roca, arena... Texto y fotos Carlos Ramírez

Por su escasa altura lateral, los neumáticos de perfil bajo ofrecen un gran control sobre el vehículo: precisión en la dirección y gran fidelidad a la trayectoria en frenadas debido a su escasa capacidad de deformación. Al acelerar, la torsión es mínima, lo que mejora la tracción y la adherencia. Por el contrario, las mínimas deformaciones que permite su rígida estructura se traducen en una falta de absorción de las irregularidades del pavimento que, a través de la suspensión (muy firme en este tipo de vehículos para evitar balanceos y transferencias de masas en frenadas y aceleraciones) se transmite a los ocupantes del vehículo.

A medida que aumenta la sección lateral en asfalto, la trayectoria es menos precisa, sobre todo en curvas y frenadas. Sin embargo, el confort es mucho más elevado. Las gomas, gracias a su mayor flexibilidad, absorberán buena parte de las irregularidades de pistas y caminos, completando el trabajo de las suspensiones. Sus prestaciones fuera del asfalto son muy superiores a las ruedas de perfil bajo y su gran capacidad de deformación mejora mucho la tracción sobre firmes irregulares. Además, en zonas rocosas se adapta bien, evitando rozaduras y cortes. En barro favorece el autolimpiado de la banda de rodadura, mientras que sobre arena su capacidad de deformación mejora la superficie de contacto, aumentando la flotabilidad del vehículo. También obtendremos ventaja con estos neumáticos al superar obstáculos, debido a la mayor altura libre que otorgan al vehículo y a su mejor capacidad de rodadura.

Si vamos a rodar con regularidad por campo, es recomendable montar un perfil de 70, como mínimo, ya que ofrece muchas posibilidades y apenas nos hace perder prestaciones en asfalto, dadas las limitación de velocidad existente en nuestra carreteras.

ASÍ ES UN NEUMÁTICO



■ **Perfil o sección:** Es la altura del flanco o lateral y abarca desde la parte exterior del talón (o zona de apoyo con la llanta) hasta la parte superior de la rueda (banda de rodadura).

■ **Talón:** Parte por la cual se une el neumático a la llanta. Está formado por dos aros de alambres trenzados forrados en goma (caucho).

■ **Banda de rodadura:** Es la superficie de apoyo del neumático, formada por una capa de goma marcada por los dibujos o surcos que permitirán la evacuación del agua y mejorar la tracción y frenado en superficies mojadas o irregulares.

QUÉ ES LA DERIVA

Es la capacidad que tiene el neumático para mantener la misma trayectoria en la banda de rodadura que en los talones que apoyan en la llanta. Si la deriva es baja el eje de la llanta coincidirá con el eje de la banda de rodadura. Si es alta se producirá un desfase entre ambos ejes. Cuanto mayor es el perfil, mayor es la capacidad para aumentar la deriva.



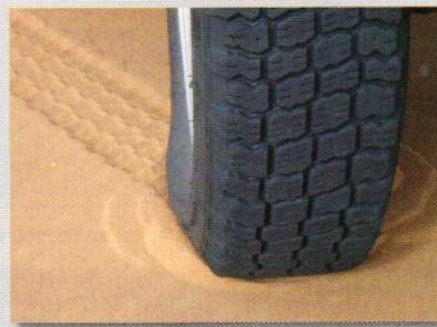
EL MEJOR EN CADA SUPERFICIE

Las presiones también son determinantes



■ EN ROCA, PERFIL ALTO Y SUBIR PRESIONES

Sobre roca debemos jugar con la presión para combinar la adaptación del neumático a la superficie y la protección del mismo frente a los posibles cortes y rozaduras de las piedras.



■ ALTO Y ESTRECHO EN ARENA

En arena hay que utilizar un neumático de perfil alto para que se deforme con la baja presión y aumente la superficie de contacto. Debemos utilizar gomas que se deformen a lo largo, pero no a lo ancho, ya que entonces forman una cuña que frena el avance.



TRESTIPOS DE PERFIL

Es recomendable un tipo de perfil en función de cada vehículo y el tipo de uso

BAJO PARA LAS ALTAS PRESTACIONES



Perfil inferior a 60

■ Los neumáticos de perfil bajo apenas presentan deformación en sentido transversal y longitudinal. Gracias a esta característica mantienen la trayectoria siempre limpia, pero a cambio su capacidad para absorber las irregularidades del terreno resulta muy limitada. Su uso se restringe a zonas regulares y de buen firme.



MEDIO EQUILIBRIO EN TODOS LOS TERRENOS

■ Al aumentar el flanco de la goma las trayectorias no son tan limpias pero la mayor flexibilidad del lateral permite adaptar más la banda de rodadura a la superficie del terreno. Dada la limitación de velocidad, pueden competir de tú a tú con los de perfil bajo y aportan un plus de tracción, adherencia y adaptación al terreno.



Perfil 65, 70 ó 75

ALTO SE ADAPTA A LOS TERRENOS IRREGULARES



Perfil 80, 85

■ Los perfiles altos ofrecen una direccionalidad y frenada errática debido a su gran capacidad de deformación, cuando rodamos sobre superficies muy estables. Sin embargo sobre superficies irregulares su banda de rodadura copia la superficie del terreno garantizando la máxima tracción y adherencia.



■ PEFIL BAJO Y ALTA PRESIÓN PARA ASFALTO

En asfalto, los neumáticos (generalmente de perfil bajo) apenas se deforman, evitando así que la goma se caliente en exceso y se desprenda de la carcasa. Las presiones altas favorecen el agarre y evitan el calentamiento.



■ EN BARRO, PERFIL ALTO Y DIBUJO AGRESIVO

En superficies blandas, como el barro, un neumático de perfil alto y un adecuado ajuste de presiones nos ayudarán a combinar aspectos como la flotabilidad, la autolimpieza y la penetración en el terreno.

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