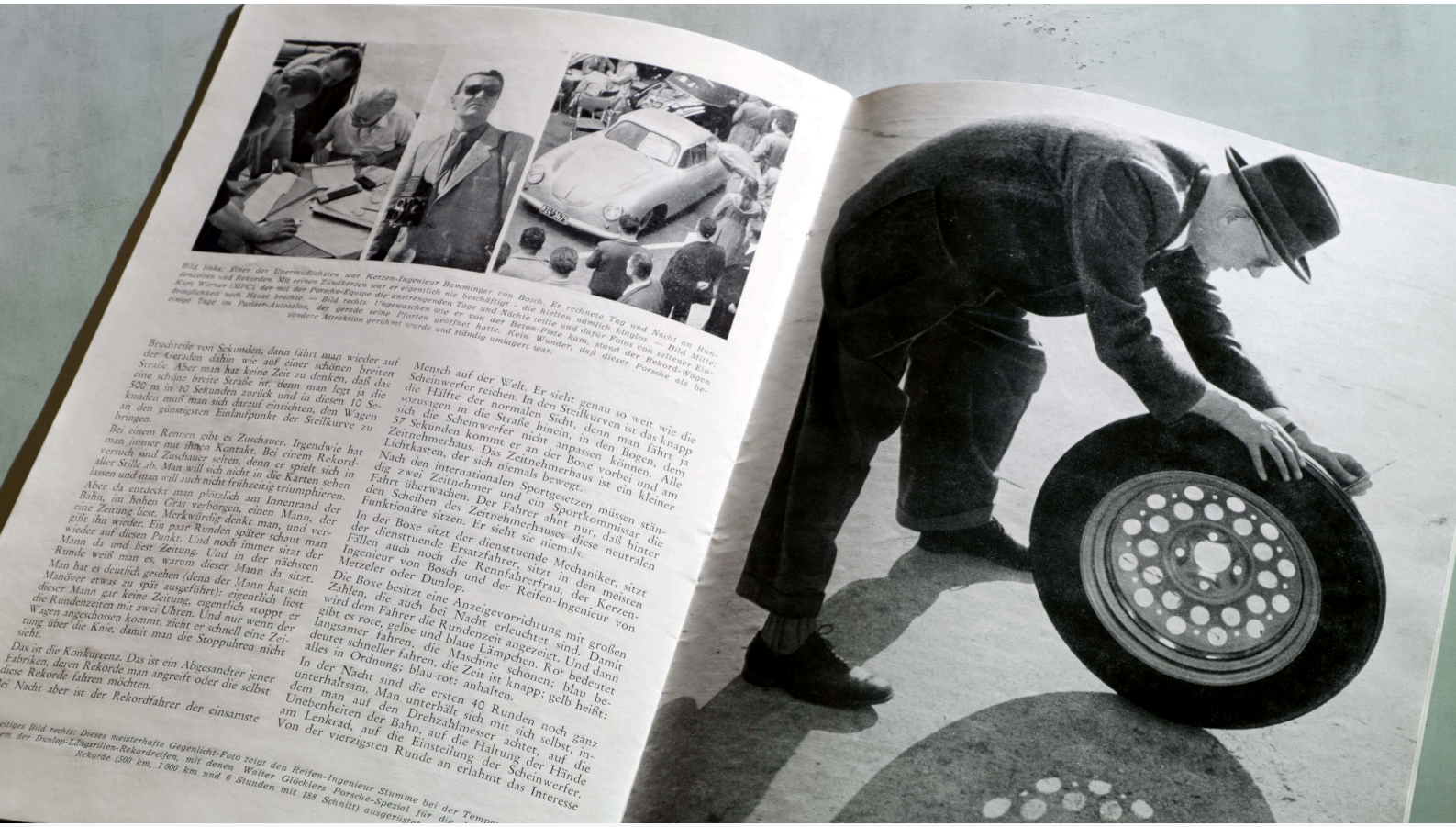


Un pequeño pinchazo

10/05/2022 Ya sea en los modelos de serie o en los autos de carreras, los neumáticos son el único punto de unión entre el vehículo y la carretera. Sus propiedades de adherencia son cruciales tanto en la vida cotidiana para un agarre seguro a la carretera como en las carreras para marcar continuamente vueltas rápidas.

Los ingenieros de carrera de Porsche lo tuvieron en cuenta ya a principios de la década de 1950. Para aprovechar al máximo el potencial de los neumáticos, ya entonces era especialmente importante un parámetro además de la presión del aire: la temperatura de la superficie de rodadura. Hace 70 años, el primer número de la revista Christophorus tuvo un artículo dedicado a este tema.

Por eso, a los neumáticos de carreras se les sigue aplicando hasta hoy un pequeño pinchazo en cuanto un piloto para en boxes. Los expertos en neumáticos introducen en la goma una fina aguja de medición solo unos milímetros. Este procedimiento se ha mantenido prácticamente igual a lo largo de las décadas, y solo se ha refinado el método: antes se tenía en cuenta sobre todo la temperatura en el centro del perfil, mientras que en la actualidad también se toman los valores de los lados interior y exterior.

Los resultados de la medición en estos tres puntos aportan valiosos conocimientos: ¿Está siendo usados con eficiencia el rendimiento de los neumáticos? ¿Están siendo sometidos a una exigencia excesiva? ¿O quizá están infrautilizados? Lo ideal es aprovechar el potencial de los neumáticos de forma homogénea en toda la anchura de la superficie de contacto.

Los neumáticos de competición lisos que se usan en las carreras, también conocidos como *slicks* , rinden mejor en calor. Ofrecen la mejor adherencia en el rango entre 90 y 110 grados centígrados (194 y 230 Fahrenheit). En el deporte a motor profesional son precalentados a unos 80 grados centígrados (176 ºF) con cubiertas térmicas o dentro de cámaras de calor. Así alcanzan más rápido su rango de temperatura óptimo en la pista.

En la década de 1950, los instrumentos de medición aún se parecían a los antiguos termómetros para medir la fiebre. Ahora hay modernos aparatos digitales que funcionan con mayor rapidez y precisión. Sin embargo, la transferencia de los valores calculados sigue siendo analógica: se anotan a mano y se entregan en papelitos a los ingenieros de carrera.

Información

Artículo publicado en la edición número 402 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Derechos de autor: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. Está prohibida la reproducir total o parcial sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

MEDIA ENQUIRIES



Klaus-Achim Peitzmeier

peitzmeier@kap-text.de

Christoph Bauer

christophorus@porsche.de

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/Temperatura-neumáticos-gomas-llantas-carreras.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3c8d3139-488b-4457-8c6d-c0e8961501fe.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart