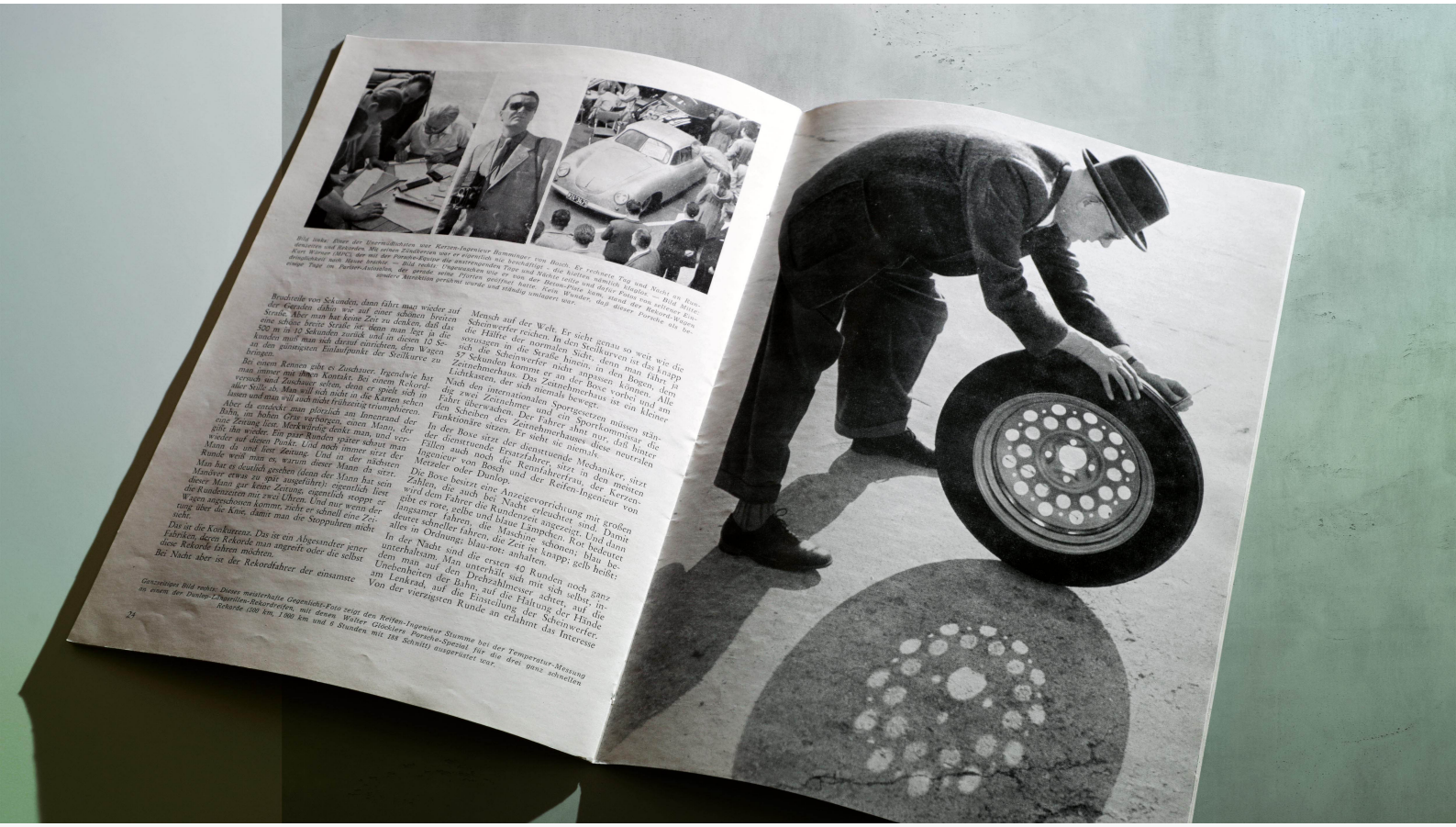


Un pequeño pinchazo

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

10/05/2022 Los neumáticos son el único punto de contacto entre el vehículo y el asfalto. Sus propiedades son cruciales, tanto en la vida cotidiana para proporcionar un agarre seguro a la carretera, como en la competición para marcar la vuelta rápida.

Esto es algo que los ingenieros del departamento de Competición de Porsche tenían claro a principios de la década de 1950. Para aprovechar al máximo el potencial de los neumáticos, ya entonces se miraba algo más que la presión del aire: la temperatura de la banda de rodadura. En el primer número de *Christophorus* se trató este tema hace 70 años.

Por eso, a los neumáticos de carreras se les sigue aplicando hoy un pequeño pinchazo cuando un piloto entra en *boxes* . Los expertos introducen en la goma una fina aguja de medición hasta una profundidad mínima, de apenas unos milímetros. Este procedimiento se ha mantenido prácticamente inalterado a lo largo de las décadas, si bien ahora se registran algunos datos complementarios. Antes se tenía en cuenta solo la temperatura de la parte central, mientras en la actualidad también se toman los valores

de los dos flancos.

Los resultados de la medición en estos tres puntos aportan valiosos conocimientos: ¿Se está utilizando de manera eficiente el neumático? ¿Está siendo demasiado exigente su uso? ¿Se están aprovechando sus cualidades al máximo? Lo ideal es sacarle partido al 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* , funcionan mejor a temperaturas elevadas. Ofrecen la mejor adherencia en el rango entre 90 y 110 grados centígrados. Antes de salir a pista, se suelen precalentar a unos 80 ºC con cubiertas térmicas o dentro de cámaras de calor. Así alcanzan más rápido su rango de temperatura óptimo en el circuito.

En la década de 1950, los instrumentos de medición aún se parecían a los antiguos termómetros clínicos. 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 papel a los ingenieros de carrera.

Información

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

Texto: Klaus-Achim Peitzmeier
Fotos: Christoph Bauer

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-pinchazo-temperatura-neumaticos-carreras-28290.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/52132d7a-e28a-4922-9a2c-3ba7c26a48b6.zip