

## **DESGRABACIÓN**

### **GERMÁN SIRVENT**

Muchas gracias Brian por la introducción. La idea puntualmente es aprovechando que veníamos hablando de los siniestros y de distintos temas relacionados al neumático, es arrancar con un segmento que tiene que ver con seguridad vial.

Hicimos una introducción de cómo trabaja RS4 en el mercado asegurador y hecho eso, ahora derivar a que conozcan un poco más sobre el tema de los neumáticos, un montón de cuidados e información que hay en los neumáticos que el común denominador de la gente no los conoce, y también darles algunos tips, algunas ayudas que les puede llegar a servir tanto para ustedes como para sus asegurados, cuando salen a la ruta, salen a manejar etc.

Soy Germán Sirvent, piloto, hace casi 10 años que estoy en el automovilismo argentino compitiendo, les muestro un par de imágenes, ven el auto de carrera de este año. En este momento soy piloto oficial de Renault Súper TC2000, para los que no conocen el automovilismo es una de las 3 o 4 categorías grandes que hay en Argentina y es la más importante de Sudamérica.

Para que me vayan conociendo, acá empezamos la relación con RS4 y después también con IKE, ven un auto del Top Racing 2014 con el que yo corrí el Top Race, después en algún momento llegué al TC2000 y empecé a correr con Honda en TC2000, llegué en el 2015 a través de Peugeot al TC2000 y después me vino mi gran oportunidad en el Súper TC2000 que es la categoría esta que les comentaba, este era el auto en ese momento en 2015. Desde 2016 soy piloto oficial de Renault del Súper TC2000, acá algunas imágenes de 2016 y este es el auto actual, en 2017. Hecha esa pequeña introducción, arranco formalmente con esta parte de Seguridad Vial.

Alguien me puede contar a ver ¿Qué es lo que sabe de esto? yo les doy un neumático como este 195, 55, rodado 16. Alguien sabe exactamente que es toda esa información que aparece en el neumático. Así nos cuentan y lo vamos haciendo dinámico, vayan contándome y si tienen dudas me van preguntando.

***Sí, creo que el 195 es el ancho de la cubierta, el 55 es 55% de 195 que la el alto y el 16 son las pulgadas de diámetro.***

De la llanta, perfecto. Muy buena introducción. Les voy a explicar un poquito, todas estas medidas que están acá, pero arrancaste muy bien con esa explicación. Es interesante que todas están en distintos valores, algunas están en porcentaje, algunas están en pulgadas, tenemos mezcla de medidas.

El 195 como bien dijeron es el ancho del neumático, o sea si un neumático en este caso viene avanzando vendría a hacerlo la profundidad de imagen, en esta imagen de acá. Esta medida es en milímetros y quiere decir que ese neumático tiene 195 mm.

La segunda medida de 55, es el alto del talón, está en porcentaje, quiere decir que la medida de este talón es el 55% de 195. Este número les está dando una idea de cuan deportivo, convencional, más estándar es el neumático.

En un auto deportivo tiene una llanta que es 295 barra 35 que quiere decir que porcentualmente el talón es chiquito, es un neumático deportivo.

Si alguno tiene una Hilux, Ranger, Amarok, seguramente este valor en su neumático va a ser 65/70, un número grande y quiere decir que tiene mucho talón; sin saber mucho del neumático simplemente me doy una idea de que tipo de neumático tiene, si es más deportivo, más común, para confort, etcétera.

Por eso también es importante no hacer cambios de medida de los neumáticos, porque si cambio la medida, capaz le cambio la deportividad o el confort que tiene ese neumático y mi auto empieza a funcionar raro.

## **KELLY**

Te hago una consulta, esto pasaba muy a menudo que lo hablábamos cuando los chicos jóvenes bajaban los coches, les ponían otro tipo de medida y es un poco lo que está explicando German, eso después empieza a repercutir mucho en el auto.

## **SIRVENT**

Tenemos por un lado, la primera dijimos que era el ancho, la segunda era el talón, la tercera no me voy a meter mucho, el R16 está hablando de cual es el diámetro en pulgadas de la llanta.

Esto es una llanta 16, cuando decimos la llanta es lo de metal. Desde acá hasta acá el diámetro es 16 pulgadas. ¿Quién sabe que son esos números y letras raras del final? ¿Tienen alguna idea?

***-Primero que la letra R es la estructura del neumático es Radial, el 16 son las pulgadas del diámetro, el 87 es el índice de carga del neumático, o sea el peso que soporta verticalmente y la letra B es el rango o código de velocidad.***

Perfecto, muy buena explicación 10 de 10, hasta ahora venimos impecable con la participación habría que darles premio, a medida que van respondiendo bien.

Voy a ampliar, el 87 es un índice de carga. Ustedes en general no les va a influir mucho simplemente sepan que si voy a una tabla, que la pueden bajar en Internet, en base a lo que diga mi neumático, por ejemplo, ese neumático aguanta 545 kilos.

La letra es un rango de velocidad, quiere decir que este neumático está hecho para soportar en tiempo sostenido hasta 240 km/h, que es importante porque me está dando una idea de la calidad de la construcción de ese neumático.

Un ejemplo rápido, muchas veces en los supermercados encuentran neumáticos en oferta, uno de los motivos que a veces aparecían neumáticos en

oferta, era que me aparecía este mismo neumático, que todas las siglas eran iguales, hasta ahí perfecto, excepto la última.

Era un neumático de un rango de velocidad inferior, o sea, para un cierto auto le estaba comprando un neumático que era de inferior calidad de la que le tendría que poner y por eso era más barato.

Es muy importante respetar los rangos de velocidad de mi auto, si viene con un neumático que es rango de velocidad V tengo que poner como mínimo V, o sea si vuelvo a la tabla, si pongo W mejor todavía o si pongo un Y mejor todavía.

En general si se fijan, caso de Brian que está con el tema de neumáticos, lo van a ver muy rápidamente que la mayoría de las marcas de primera línea de neumáticos siempre a misma medida van a tener rangos de velocidad buena, pero el problema es cuando voy a marcas de inferior calidad; es muy importante el rango de velocidad.

## **KELLY**

Es importante el asesoramiento, así como ustedes asesoran cuando venden una póliza, es importante que alguien los asesore a la hora de comprar un neumático, tanto para ustedes o sus clientes.

***-¿Qué pasa si incumplís o no respetas el rango de velocidad que pasa?  
¿Se degrada más la goma? ¿Explota?***

## **SIRVENT**

El rango de velocidad lo que te dice es que hay un test que está hecho, que ese neumático durante X cantidad de tiempo o velocidad sostenida aguanta esa velocidad. Si pongo un neumático de inferior condición y llego a ir rápido, empiezo a correr cada vez más riesgo de que explote el neumático. Empieza primero a degradarse y en algún momento, en las telas, las mallas, que están dentro del neumático, en algún momento no aguantan esa fuerza y explotan.

Lo van a ver muchas veces en las carreras de autos, nos ha pasado este año por ejemplo, no voy a decir la marca de la empresa porque estamos teniendo

un problema con el proveedor de neumáticos, hemos tenido situaciones donde algunos neumáticos han fallado a veces por esto mismo.

Porque algún pequeño desperfecto en el neumático, se ve que están saliendo con un rango de velocidad inferior y estamos teniendo problemas con esto, entonces esto es interesante para que lo sepan y estén siempre atentos a respetar esto; siempre el rango de velocidad que vino mi auto, de ahí para arriba. Más de 240, es un neumático que está hecho, es una sigla que viene de otro lado, entonces es más de 240 por hora.

***-Sería lo mismo que W que Y ¿o no?***

## **SIRVENT**

Sí, en general van a ver que los autos de alta gama o manejan esta sigla o a partir de cierto punto ya ponen ZR.

Hablamos de las medidas y de los índices y ya que Brian en algún momento sacó el tema del cambio de rodado voy a frenarme un segundito en el tema.

Van a encontrar que a veces a un mismo producto, o sea un mismo vehículo, a veces el fabricante mismo ejemplo Volkswagen, te da para ese mismo auto depende las versiones hay 2 o 3 llantas distintas de distinto diámetro, inclusive hay neumáticos distintos.

Es siempre importante tratar de por un lado, respetar la medida original que te da el fabricante y cuando ves que la medida original no existe más o no se fabrica más o no hay en stock o no se está importante, etcétera, a lo sumo utilizar las medidas de reemplazo que te da el fabricante o que te dan los expertos en neumáticos, en este caso RS4, por ejemplo en este tenemos una medida que fíjense 215 - 60 - 16 contra 215 - 55.

Si se fijan y midieran la diferencia la verdad que es ínfima, ante un faltante de producto puedo ir y cambiar por este neumático que está acá de mano derecha

para ustedes, es muy mínima la diferencia y más o menos mantengo la misma llanta, el mismo neumático.

¿Cuál es el riesgo si no respeto eso? Supónganse que en lugar del neumático original ponga un neumático rodado 19 porque quiero mi auto que sea súper deportivo y el más moderno.

¿Qué voy a tener que hacer para que ese auto ahora tenga neumático 19? Achicarle el talón, o sea si vuelvo a esto voy a tener un talón chiquito, que es un neumático de tipo deportivo.

Nosotros tuvimos un ingeniero en Alemania que estuvo 4 años desarrollando un auto para que use un neumático y le pongo un neumático que es mucho más deportivo, empieza a tener problemas con la suspensión, porque no es para un neumático deportivo, es para un neumático intermedio.

Puedo empezar a tener problemas. El velocímetro me miente, primer tema, la caja de cambios queda mal relacionada para mi auto, el auto empieza a consumir más, a veces empieza a sufrir la caja, a sufrir el diferencial, y lo más importante que el andar de mi auto cambió.

Tenía un auto que se comportaba de una forma y ahora ante el primer pozo se rompe la llanta, culpa del cambio que acabo de hacer.

***-Dijiste hace un ratito que hasta el mismo fabricante a veces te saca un modelo de vehículo con distinto rodado, ejemplo Renault con el Megane que venía con rodado 14 y 15. Le cambia la amortiguación ¿por qué? O es una cuestión visual por ejemplo o que decís que lo podes ajustar con el talón y que hay una tabla de equivalencia en función eso. ¿El auto se desempeña distinto o es una cuestión cosmética?***

## **SIRVENT**

Lo que termina pasando es que el cambio que hacen es que ellos cambian el rodado pero compensan todo lo que son las medidas para que el auto en

definitiva tenga más o menos un talón de igual medida, no de porcentaje sino en medida.

Más o menos ese auto con el cambio de rodado se comporta igual, tiene más o menos las mismas prestaciones, es más o menos igual de deportivo y lo único que cambia es la llanta. Pero en esos casos puntuales, fíjense que nunca va a haber un 14-18; siempre un 14-15 un 15-16, o sea cuando lo ven en milímetros, varían muy poquito.

Recapitulando, ya más o menos conocemos las medidas, conocemos sobre el tema de cambio rodado, los índices, voy a arrancar con estos 4 numeritos. ¿Alguien sabe que son estos numeritos que a veces aparecen en la..?

#### ***-La fecha de fabricación.***

Es lo mismo, cualquiera de los dos, a la próxima.

***Lo aprendí después que me pasó, que me embocaron, es la fecha de fabricación del neumático, teóricamente es lo que se o corregime, lo ideal es que el neumático no exceda los 5 años. Estuve buscando precios, compré unos neumáticos Yokohama y ya tenían dos años sin haber rodado. Cuando llevo mi auto al service a Renault, que te hacen el chequeo, me dicen tus neumáticos están próximos a vencer y ahí me enseñó que tienen grabada la fecha y que hay que ver eso.***

Tal cual, exacto.

#### **KELLY**

Muchas veces quedan en la estantería, entran a cualquier gomería y van a ver que está con etiqueta, el dibujo perfecto y a lo mejor tienen ya 4 años, le queda 1 año de uso nada más. Por eso hay que ir a un lugar donde lo asesoren bien cuando vayan a comprar neumáticos.

#### **SIRVENT**

Si volvemos a las ofertas que veíamos por ejemplo de supermercados, ahí están los dos motivos típicos de las ofertas, muchas veces los supermercados son como les dije, el tema de los cambios de rango de velocidad y el otro son las fechas de fabricación.

En Argentina por temas de importación los buenos neumáticos son importados desde Europa, Japón, etcétera, entre que se fabrican, llegan en stock, se importan y llegan a Argentina, nunca vamos a conseguir un neumático 0-0-0 con una semana, siempre tenemos varios meses. Lo importante que tenga la menor cantidad de tiempo posible, 1 año o menos ¿Por qué? ¿Cómo es esta historia?

De estos 4 números, los primeros 2 son las semanas en que se fabricó y los segundos 2 son el año, esto sería la semana 22 más o menos, debe ser mayo-junio del 2008, este neumático sería de hace 9 años, estaría re contra vencido.

Hoy en día en vez de aparecer de esta forma como lo ven, que está adentro como una especie de recuadro, ahora también aparece un recuadro más grande con letras y esto es lo mismo, en ese caso es 16 04 ¿que quiere decir? Semana 16 del 2004.

La recomendación siempre es que dentro de lo posible cambien el neumático a los 5 años y no importa el estado, aunque estén nuevos sin rodar como dice Brian, agarramos ese juego de neumáticos y los tiramos a la basura, inclusive con los auxilios.

El que tiene la suerte de no haber tenido nunca un problema a lo mejor tiene un auto con neumáticos de hace 4 años y si quiere usar la auxilio está pronto a vencer. ¿Por qué es esto?

Vuelvo a los ejemplos de las carreras, cuanto más blando es un neumático tiene menos ruido, mejor adherencia, dobla y frena mejor, pero ¿que pasa? El aire, el frío, la humedad atacan al neumático. Esto es importante respetarlo



porque aunque no se den cuenta, a medida que pasa el tiempo se va endureciendo y se va degradando.

Es como que se va entre comillas pudriendo el neumático, porque es de caucho y el oxígeno, la humedad y la temperatura lo atacan y como les decía, es importante cambiarlo a los 5 años.

***¿Cómo haces con los auxilios temporales? ¿Corre la misma ley? Es decir ¿es conveniente cambiarlos a los 5 años?***

¿Qué pasa con los auxilios temporales? Siendo que son temporarios no me pondría tan estricto con este tema porque el temporario lo usas, son 5/10km, es hasta llegar a la gomería o a un lugar a hacer el cambio, con lo cual lo dejo medio a tu criterio como decía cierta persona famosa.

Le daría más importancia a los neumáticos que usas y rodas normalmente y vas por autopista, ruta, avenida, General Paz, Panamericana, respeta lo de los 5 años.

Para cerrar el tema del temporal, el hecho de estar en el tema de repuestos de autos, hasta el mes de junio no estaban autorizadas a ingresar al país las temporales vía terminales.

## **KELLY**

Se hace muy difícil el tema de la provisión de las temporales por lo que sería, como bien dijo Sirvent, algo muy temporal de no tener tan en cuenta por que ni siquiera están ingresando al país Via, Fiat, Ford, Volksvagen, aquellas marcas que tengan la terminal como opción de rueda de auxilio.

## **SIRVENT**

Piensen que los temporarios surgieron inicialmente al mercado donde tengo buenas autopistas, buenas avenidas, rara vez voy a cortar o tajar un neumático por algo que hay en la calle y lamentablemente en Argentina vivimos rompiendo talones de neumáticos, pinchando gomas, hay piedras en el camino, que hay cachos de neumáticos de camión en la ruta, o sea, hay muchas cosas

que lastiman los neumáticos y eso también contribuye a que acá el temporario sea algo como más raro por así decirlo.

***Te encontrarás frecuentemente con compañías que ante el robo de una rueda de auxilio te dicen vamos a hacer un descuento del 20% porque la rueda tiene un año de antigüedad, creo que es una costumbre que se está tomando en el mercado de hacer un descuento por usos sobre ruedas nuevas, para el cliente es inentendible. Para el productor es un dolor de cabeza y todo eso encima no está explicitado en póliza con una tabla de descuento.***

### **KELLY**

A veces hay casos donde llega a la gomería porque robaron una rodante y lo que hacemos en RS4 es medir las restantes e informar a la compañía que si le aplicaron un 30 diciéndole que no corresponde porque las cubiertas están bien o a lo sumo un 10.

Y si es un 10 lo absorbemos nosotros o sea, pero actuamos de la manera, no sólo con el escalímetro, que ahora German nos va a mostrar una manera más simple como medir un neumático pero sí, suele pasar ese tipo de cosas.

Nosotros hacemos ahí mismo la medición e informamos a la compañía y al productor también, sea un desgaste o lo que sea.

### **SIRVENT**

Estábamos con el tema de la fecha de fabricación, que el neumático se vence a los 5 años y vamos a entrar justo que hicieron la pregunta, al tema del dibujo.

Con el tema del dibujo también hay cosas que hay que tener en cuenta, en general se ve mucho por la calle, la gente no le presta atención al nivel de desgaste que tiene su neumático.

A medida que pasan los meses y los años mi neumático se va degradando y cada vez está más duro y más resquebrajado por así decirlo, y a medida que voy rodando en la calle no me doy cuenta pero mi neumático se va gastando.

En el caso de las carreras, vuelvo a mi ejemplo, usamos 6 neumáticos por carrera y los tiramos directamente a la basura y si un neumático con dibujo en un día de lluvia lo usamos después de una carrera, lo tiramos a la basura.

En la calle también pasa y muchas veces no se dan cuenta, lo mismo los clientes, entonces les muestro un pequeño ejemplo para que tengan noción de que importante es que el neumático tenga un buen dibujo.

El caso de arriba es un neumático nuevo, como si fuese una foto de cómo el neumático está pisando el asfalto a medida que avanza, entonces cuando el neumático es nuevo y tiene más o menos 8mm de profundidad del dibujo, cuando me refiero a dibujo es los surcos o sea es la profundidad del surco.

Cuando es nuevo a 50-70-90 ¿ven que es más o menos se ve igual la foto? Es muy parecido, me refiero a nivel visual, es casi igual. Ahora fíjense a medida que mi neumático se va gastando, ya está el 50% de su uso y ya está al mínimo que es 1,5 mm, 2 mm que ya está listo para tirar a la basura, fíjense como cambia la imagen.

¿Qué es lo que está pasando acá? El neumático con los surcos no logra correr el agua del asfalto, o sea los surcos cuya función principal es para que el agua en vez de quedar entre el asfalto y el neumático, toque el asfalto y el agua se vaya por los surcos.

¿Qué pasa si tengo poco surco? Desagoto poco agua, esto es como si tuviese un río que tiene poco dragado, es poco caudal, es lo mismo.

Entonces aunque tengan un neumático, en este caso, que dicen mi neumático lo compré hace 2 años y todavía hoy puedo estirar un poco, tengan en cuenta que los días de lluvia empieza a tener estos problemas.

En mi neumático empieza a evacuar poco agua y acá lo ven, ¿Cómo se llama el fenómeno cuando pasa esto? Es el famoso aquaplaning. Les voy a mostrar un par de videos.

(VIDEO)

Esto es un ejemplo de aquaplaning. Malasia 2001, se larga una tormenta tropical en plena carrera de Fórmula 1, con los mejores autos del mundo, con los mejores neumáticos del mundo. Fíjense lo que pasa cuando llueve mucho.

(VIDEO)

Ahora van a ver, ahí se larga el diluvio universal por así decirlo. Algo que a les puede pasar en cualquier situación en la ruta.

(VIDEO)

Ahí se ve bien, que llovía. Fíjense acá, fíjense este auto. ¿Vieron como que de repente como que navegaba y no podía hacer nada? Aquaplaning en vivo y en directo, uno atrás de otro.

(VIDEO)

Esto es un ejemplo para mí mejor todavía, porque es de este año.

Este es un video del año pasado, es una carrera donde se largó la lluvia, empezó a llover, se fue secando y en la Fórmula 1 tienen neumáticos lisos, de extrema lluvia y un neumático intermedio que es muy parecido al dibujo que tienen en los autos de calle, o sea hasta los surcos son casi una foto de un neumático de calle de alta gama por así decirlo.

¿Qué pasó? Se empezó a secar el circuito, empezaron a ir cada vez más rápido, pero todavía quedaban charcos, fíjense lo que le pasa a ese auto cuando agarra un charco. No les estoy diciendo una inundación, les digo un charco, un pequeño lugarcito que tenía mucha agua.

(VIDEO)

Ahora lo van a ver en cámara lenta, el que ve desde adentro para que lo puedan ver, ahora se los marco. Fíjense esta rueda, la derecha que ahí va a garrar un charco.

Charco, perdió el control. Un charco literalmente. 100.000 dólares de rotura, más o menos. Más o menos, un charquito 6.000 dólares. Ven el dibujo que les digo, ahí se ven las gomas, el dibujo que tenía.

Insisto esto es un ejemplo, Fórmula 1, el mejor neumático del mundo, con los mejores ingenieros, con los mejores autos, un charquito, 100.000 dólares de rotura.

Imagínense lo que le puede pasar a los autos de calle que normalmente rodamos con las situaciones típicas de cualquiera de sus asegurados o cualquier cliente, o ustedes mismos.

¿A qué iba con esto? Es muy importante aunque falte mucho para el vencimiento y que hace poco lo hayan comprado y aunque parezca que todavía el neumático tire un poco, traten siempre de tener neumáticos con la mayor cantidad de dibujo posible.

Aunque todavía le quede un poquito, no van a notar tanto la diferencia hundida de piso seco, pero el día que les agarre una lluvia como esa puede ser la diferencia entre chocar y no chocar.

Les voy a dar un ejemplo muy rápido para que lo puedan inclusive comentar a las familias, sus clientes, a los asegurados, para ustedes mismos.

Si agarran una moneda de 1 peso, como ejemplo rápido, si meten la moneda dentro del surco, el dibujo mínimo que debemos tener es como mínimo todo lo plateado y un poquito más.

Fíjense, metí la moneda en el dibujo, fíjense un cacho grande de lo dorado, más todo lo plateado.

Este neumático está nuevo, para usar, a medida que lo van gastando, la moneda va a ir saliendo cuando hacen la prueba y cuando ya estén cerca de ver la parte metálica o están viendo lo metálico, afuera el neumático. Esto como lo más simple y rápido para hacer el control.

Si quieren googleen, los neumáticos en general tienen otras formas de medirlo tienen algunos surcos especiales para fijarse cuanto les queda de dibujo, tienen algunos algunas cosas para hacer, pero esto es lo más simple y rápido, en vez de tener que mirar el neumático, agarro la moneda y me fijé.

Vimos el tema del dibujo, el desgaste, y después viene otro error común que es el tema del inflado. Si les pregunto a la mayoría de ustedes cuando fue la última vez que inflaron las gomas o las controlaron capaz ni se acuerdan, yo hace como 1 mes que no las controlo, miren y les estoy contando esto.

¿Qué es lo que pasa? Cuando uno tiene cancha, uno visualmente se puede dar una idea de que tan inflado o no está un neumático.

Pero si no tenemos ese feeling de cuando un neumático está bajo o si visualmente no nos damos cuenta si está o no bajo, es importante cada tanto hacer un control periódico de cómo bien decía Brian, el tema del inflado, el balanceo, la alineación, etcétera.

¿Por qué es importante? Cuando inflo demasiado un neumático, ¿ven acá que está como curvado? mi neumático empieza a tocar solo en el medio, tengo menos adherencia.

Ahora les muestro que otras cosas pasan si inflo poco mi neumático, ¿Qué pasa? En el centro no toca y toca solo en los costados, de vuelta ¿Qué pasa? Tengo poca adherencia.

Si doblan o frenan el auto se va a comportar raro, va a frenar menos, va a doblar peor, inclusive va a hacer más ruido los neumáticos, o sea van a

empezar a pasar cosas. Es importante respetar la presión de inflado. ¿Qué va a pasar también con el desgaste?

Les va a pasar que un neumático que compraron hace poco, que no usaron como mucho de repente está gastado en los costados, quiere decir que se infló de menos, toca en los costados y este ejemplo demasiado inflado, fíjense que visualmente me doy cuenta rápido.

También puede pasar que esté gastado solo de un lado por ejemplo. Eso ya tiene que ver con temas de alineación y balanceo, o que el neumático se lo ve bien y hay un lugar que está gastado, de vuelta, un tema de balanceo.

Todo este tipo de cosas son culpa de algún tipo de problema que estoy teniendo, por eso es importante periódicamente hacer un control de los neumáticos, alineación y balanceo.

## **KELLY**

Estamos hablando de algo tan básico como controlar el aire, puede provocar no la rotura de un neumático sino hasta un accidente, o sea es muy importante que siempre tengan el chequeo del aire, algo básico, que vayan a una gomería y lo controlen.

## **SIRVENT**

Como les conté corro en súper TC2000, hace 1 mes y medio corrimos en Rafaela, el circuito más rápido de Latinoamérica, máximas de 290km/h.

Largamos la carrera y tuve la mala suerte que con alguna basura del circuito que había habido varios accidentes, pinché un neumático en la largada, no te das cuenta, llegué a la primera curva y cuando fui a doblar el auto se comportó un poquito raro, corregí. Seguí doblando se comportó más raro todavía, corregí de vuelta y ya levanté.

A la tercera corrección directo al muro, le pegué a 250km/h a un muro, destruí un auto, por suerte estoy impecable por ahora, estoy completo, no pasó nada.

Lo que pasó es que simplemente se pinchó y se desinfló un poco, o sea estaba en esta situación el neumático.

En esta que está acá no se llegó a destalonar, no llegó a flotar, pero simplemente se bajó y la curva que doblé todo el fin de semana 250km/h ahí no la pude doblar a 250, no la pude doblar ni siquiera 220 por el tema de la presión de inflado.

Esto es importante no para las maniobras del día a día, es para esa maniobra de emergencia que uno cada tanto tiene, una vez por día que alguien lo encierra y uno pega un volantazo, es para esas maniobras.

***-¿Cuál es el aire que recomendás les va a servir a todos también para un rodado 15, 16?***

Acá hay un tema, en general la gente dice no recomendamos la presión. Lo que tienen que hacer es ir al auto y fijarse o en el tanque de nafta o en el parante de la puerta principal o en el manual del auto, más fácil. Y fíjense cual es la presión de inflado que recomienda el fabricante del auto.

¿Por qué les digo el fabricante del auto? El fabricante del neumático te dice la recomendación para el neumático. Pero el fabricante, supónganse tienen un Renault, el fabricante Renault tiene ya estudiada cual es la presión ideal y óptima para ese neumático en ese auto, entonces préstenle atención a lo que dice el fabricante en ese auto puntual.

Y fíjense después cuando bajan y agarran los autos, van a ver que inclusive a veces hay distintas presiones dependiendo cuan cargado está el auto.

Voy a este ejemplo. Este neumático puede estar muy inflado si estoy solo pero si le cargo una familia entera y todos los bolsos, capaz le cargue 500k a ese auto y de repente ese neumático ahora apoya de esta forma, entonces de eso se van a dar cuenta en los manuales.



A veces a ustedes les dice, una presión con el auto vacío, una presión con el auto con algunas personas, y una presión de carga máxima, que es con el auto lleno y con valijas.

Les doy un ejemplo, en algún momento tuve un clase A99, los neumáticos traseros variaban entre 30 y 40 libras dependiendo de la cantidad de carga que tenía, es un montón, 33% de variación dependiendo si estaba solo, con gente, o con carga.

Y el auto se sentía cuando vos le dejabas las 40 libras y no había nadie la cola venía rebotando y viceversa cuando le dejabas 30 y llenabas el auto, se sentía como que atrás estaba como blando.

Por el tema de la presión de inflado, eso si quieren después contrólenlo. Tanque de nafta, parante, sino o manual del auto, depende de cada auto.

¿Por qué hacemos tanto hincapié en neumáticos? Porque puedo tener mejor el auto del mundo, puedo tener una Ferrari con toda la tecnología, puedo ser el mejor piloto, pero falla un neumático y fuiste. El neumático es nuestra primera línea de defensa, por así decirlo.

Y me gustaría cerrar muy cortito, 2-3 minutos, y lo dejo a Hugo para que pueda contar sobre IKE.

***Una última pregunta. Comúnmente cuando se cambia un neumático y no se cambian los 4, hay gente que dice poneme las 2 nuevas de adelante. El otro día en un curso escuché que en realidad las nuevas van atrás, porque el control o la dirección generalmente la tenés en las ruedas de adelante, todo el mundo cuando pone 2 cubiertas nuevas, las pone adelante, no se si eso lo ven en los talleres.***

Si, digamos hay distintos teorías o conceptos. Primero, está el tema de la rotación. Cuando uno hace los controles, si hace un control periódico de los neumáticos en una gomería lo que va a pasar, se lo deberían hacer en el service, pero la mayoría no se los están haciendo, ya que como cliente les va a

pasar muchas veces, van al service y no les hacen todas cosas que les están diciendo como en las concesionarias.

En general deberían rotarle los neumáticos y de esa forma se gastan bastante parejo y puedan cambiar de a 4, en realidad de a 5, los 4 más el auxilio.

Supongan que no se los están rotando, se empiezan a gastar desparejo, entonces los autos de tracción delantera en general, de mi neumático delantero está muy exigido porque tiene que frenar, tiene que doblar, tiene que acelerar, tiene que hacer todo.

Mi auto del súper TC2000 es de tracción delantera, ¿qué es lo que termina pasando cuando corremos? Los neumáticos traseros casi ni se gastan, entonces en general cambiamos 3 veces los neumáticos delanteros antes de cambiar los traseros. Para que se den una idea de cuál es el nivel de desgaste que tiene un delantero en tracción delantera.

Entonces si comprás 2, mi recomendación es ponelos adelante que es el lugar más exigido; ahora si fuese tracción trasera, por ejemplo, hay veces que los tracción trasera consumen más neumáticos trasero que delantero.

Porque la parte de la tracción está siempre sobre el tren trasero, entonces va a depender un poco de eso, y la regla general es fíjense en el manual del usuario del auto que muchas veces te especifica o sino lo pueden buscar y preguntarle inclusive al fabricante en las páginas web, sino en general igual los van a asesorar bien en las gomerías en el caso de RS4 les consultan a un especialista y ellos les van a saber decir.

***-Dijiste que en los service no hacen la rotación, yo tengo Peugeot, el manual dice cada 20.000 km, en la gomería te dicen cada 10.000 ¿a quien le das bolilla?***

Los manuales en general son los más acertados, cambiarlo cada 10.000 en vez de 20, es lo mismo, porque lo cambiarás 2 veces, en el lapso de 1 estás más o menos en la misma.

Si me tuvieses que preguntar una recomendación, lo puedes cambiar si querés cada 500 si lo único que estás haciendo es repartir el desgaste, no puedes hacer nada. Mientras lo hagas siempre en la misma cantidad e tiempo, o sea si decís 5.000, cada 5.000 lo cambias si decís 10.000 cada 10.000, eso es lo ideal, que se haga una forma par, por así decirlo o igualada de kilometraje.

Con esto cierro la parte de los neumáticos, voy a ir a la parte tips de manejos.

Hace un par de años, 2010, 2011, 2012, me tocó hacer muchas capacitaciones para terminales automotrices alemanas donde capacitábamos a la fuerza de ventas, a los vendedores de las concesionarias.

Si les pregunto un vendedor de la concesionaria debe ser una persona que sabe bastante de autos. ¿Que dicen ustedes? ¿Si o no?

Sí, debe ser una persona que sabe bastante, probablemente maneje siempre auto. Con lo cual esas capacitaciones eran con gente que supuestamente maneja mucho y sabe mucho de autos, sin embargo veíamos que el 95% de la gente manejaba horrible, desastroso es decir poco.

Imagínense si eso lo trasladamos al resto de la población, la mayoría de la gente maneja muy mal. Cuando uno entiende de manejo y entiende la calle, de los autos, se da cuenta que el grueso de la gente es de cometer muchos errores, y hay muchos que son muy básicos y está bueno a veces repasarlos.

Los voy a llevar al primero. Ustedes se suben a un auto, en general acomodan la butaca, quedan bien con los pies, por así decirlo, o sea acomodan la distancia con los pies.

Si hacen bien las cosas se ponen el cinturón de seguridad, acomodan los espejos, y en general después arrancan y se van, y nadie o casi nadie regula la distancia con el volante, ni la posición ni nada.

Entonces vamos a aprovechar y voy a hacer 2 minutitos un repaso sobre el tema volante. Si se fijan los volantes tienen siempre una muesca para poner los dedos gordos, están en los autos de carreras, están en los autos de calle, en todo momento.

Fíjense los autos que tienen, van a ver que siempre hay como una muesca, un lugar para que pongan el dedo gordo, eso está hecho porque esta es la posición donde deberían manejar. Se llama a las 3 y a las 9, o sea poniendo los dedos gordos ahí, les quedan justo las manos así.

Y manejando en ruta, en autopista, en avenidas, General Paz etcétera, deberían de poder esquivar cualquier situación que se les de en la calle siempre con esta posición, sin soltarla.

O sea, ¿si agarro un volante así de esta forma? Toda situación que a ustedes les pasen en la ruta, en la autopista, etcétera, la van a poder resolver haciendo 180 y 180.

El error típico es que empiezan a cambiar la posición y una cosa que está muy bien es cambiar la posición del volante cuando estoy doblando en una esquina a 20km por hora, que es muy válido, agarro el volante distinto y doblo en la esquina. Imagínense a 130 km/h empezar a cambiar el volante de posición. ¿Saben cuál es el error típico que les pasa? ¿A ver si le pegan?

Si empiezo a cambiar la posición de manejo a alta velocidad, no vuelvo al centro nunca. Cuando vuelven y creen que están al centro en realidad están doblando a la izquierda o a la derecha y ahí se dan la gran mayoría de los accidentes en autopista a alta velocidad, cuando empiezan a manotear y girar para un lado y para el otro, cambiando de posición de manejo.

Sepan que cualquier auto agarrando de esta forma a una velocidad media o alta deberían de poder sin soltarlo doblar para un lado, doblar para el otro.

En los autos de carrera en 1 hora entera nunca soltamos las manos de eso, 1 hora, tenemos todos los comandos al alcance de los dedos y nunca soltamos el volante porque no hace falta.

La única excepción sería si doblo en una esquina a 10km/hora que ahí sí puedo cambiar la posición, pero sino hay que respetarla. Y para poder respetarla el tema principal es que acomoden la distancia con el volante.

Supónganse que agarro mi volante así y no regulo bien mi posición de manejo, si tengo muy lejos el volante no tengo reacción, es muy importante esto que es un truco casi básico, cuando se suben al auto, acomodan los espejos, se ponen el cinturón, acomodan la butaca y lo último que deberían hacer es esta imagen que esta acá.

Es estirar los brazos por encima del volante y ver más o menos donde les queda el volante. Si el volante les queda de la muñeca para atrás están bien; si el volante les queda la muñeca para adelante están complicados, no van a tener reacción. Es una comprobación rapidísima que en 10 segundos se dan cuenta si están bien sentados o no.

Si por ejemplo van abajo y se suben a los simuladores que hay en el stand 4 y 2 se van a dar cuenta que si están mal con la posición de volante no van a poder reaccionar, están como duros y manejan como trabados.

Insisto, son 10 segundos y les aseguro que pueden maniobrar en cualquier situación en ruta, autopista, General Paz etcétera de forma buena. Alguna acotación no está en el material pero le podríamos sumar a esto que no tengan nada apretado.

Si alguna vez no se si les pasó manejar con la camisa apretada y es una camisa muy cerrada tampoco tienen mucha maniobrabilidad, lo mismo una

campera, estaría bueno de que se arremanguen lo que sea que tengan, o se saquen la campera para poder manejar.

Y esta era la última que quería mostrar, era la imagen típica que pasa cuando hacen los cambios de posición de volante, en cuanto empiezan a poner mal las manos fíjense lo que pasa, te empezás a pegar vos con tus propias manos, esto a alta velocidad en general termina en un vuelco, más o menos, ese es el común denominador de los casos. Con esto les concluyo lo que era mi charla de seguridad vial.

Le voy a dar el pie a Hugo Domé, Director de IKE, trabaja en esta empresa que hace asistencias y esto tiene que ver mucho con lo que les estaba recién contando con la seguridad vial y con las situaciones de calle.

Por más que haga todo bien y haga bien mis cosas con el auto y con mi neumático me puede pasar que igual el auto no prenda o pinche una goma o me quede tirado por algún inconveniente y ahí es donde entra IKE asistencia así que le doy el pie a Hugo, gracias por el tiempo.