

## BREVE COMPARACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS PROBADOS

Después de los **Michelin Agilis Camping**, en las pruebas efectuadas por PROMOBIL© en el año 2008 resultó ganador el **Continental Vanco Camper**. En 2009 se unió a este tipo de neumáticos específicos para autocaravanas, el nuevo **Pirelli Chrono Camper**, cuya diferencia visual con la versión comercial "**Chrono**" es casi inapreciable, aunque existen muchas diferencias en la composición de las bandas, la rodadura y en especial en los requisitos que imponen las Autocaravanas para viajar con seguridad.

Los tres son neumáticos especiales para autocaravana, aunque esta especialización hay que pagarla y viene a suponer un 20% de aumento sobre el precio de los neumáticos de furgoneta equiparables.

Surge la duda de si las diferencias entre los neumáticos especiales para autocaravana (C/P) y los neumáticos de carga para furgonetas (C), son realmente tan importantes en tiempos de reajuste económico. Para responder a esta pregunta en PROMOBIL© también analizaron cinco neumáticos de carga de precios medios y bajos, para comparar con los tres específicos de autocaravanas, que sin duda demostraron ser los mejores.

Los neumáticos de carga probados son: **Hankook RA 08**, el **Marshal Radial 857** (el mismo también se vende bajo la marca **Kumho**), **Maxxis UE 168** de bajo costo, el robusto **Nokian Hakka C** y el duradero **Sava Trenta**.

## CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LAS PRUEBAS

En las valoraciones se ha primado la seguridad, tanto en el frenado en mojado y en seco, como en el aquaplaning y en la estabilidad en la zona crítica de conducción, por lo que en la puntuación final se les ha dado mayor importancia que a otros aspectos.

Existen otros puntos no menos importantes como el kilometraje total y la resistencia a la rodadura aunque, en general, para la mayoría de los conductores de Autocaravanas se consideran criterios menores. Por ejemplo, para algunos es importante la capacidad de carga: Los índices de carga de 116 y las presiones de aire de hasta 4,8 bar de **Continental** y **Pirelli** permiten cargas por eje de 2.500 a 2.570 kilogramos, pesos que exceden las limitaciones de muchas autocaravanas. El mismo índice (116) tiene **Michelin**, aunque el hecho de poder llegar hasta 5,5 bar es interpretado por algunos como una reserva de carga.

Sin embargo se pueden encontrar mayores índices de carga en los neumáticos C permitiendo el **Maxxis UE 168**, y en el **Nokian Hakka C Cargo** 2800 Kg. por eje y llegando en el **Sava Trenta** a 2900 Kg. aunque este último con una limitación de velocidad de 130 Km/h.

Por otra parte, debido al volumen relativamente alto de estos vehículos y a la elevada resistencia al aire por su estructura, la resistencia a la rodadura sólo tiene un pequeño papel. A una velocidad de 80 Km./h y teniendo en cuenta todas las resistencias que afectan al desplazamiento de un vehículo, sólo el 15% de la potencia total necesaria se considera absorbida por la rodadura. Si movemos una AC con aproximadamente 50 CV, la parte de la energía consumida por los neumáticos sólo sería de 7 CV. En la tabla detallada de Resistencia a la Rodadura se puede apreciar que la diferencia del consumo de energía entre la potencia necesaria mas alta (7,45 del Hankook RA 08) y la mas baja (5,63 del Nokian Hakka C Cargo) de todos los neumáticos analizados, no llega a 2 CV, lo que nos daría una diferencia de consumo como máximo de 0,4 litros, estimando un consumo medio de 14 litros por 100 Km., una cantidad aparentemente pequeña pero quizás importante si se hacen muchos kilómetros.

## CONDICIONES DE LAS PRUEBAS

Todos los vehículos utilizados para las pruebas iban equipados con sistema de frenos ABS

Se ha dado mas importancia a la seguridad que a la comodidad y a la economía, prestándose especial atención a la frenada y a las pruebas de estabilidad.

En las pruebas de comportamiento, además de la conducción normal, se ha juzgado el rendimiento de Fiat Ducato con maniobras efectuadas al límite. Atendiendo a estos principios, se ha evaluado cómo reacciona con una frenada en línea recta, con un volantazo en una curva, o con una brusca maniobra evasiva con cambio de carril en carretera de doble vía a 100 y a 120 Km./h, analizando la respuesta de la parte trasera de la autocaravana.

Para la evaluación ambiental final, se han considerado los conceptos del ruido del neumático, el peso, así como la economía en el consumo de combustible, afectado por la resistencia a la rodadura.

Con estos criterios **todos los neumáticos probados respondieron de forma muy segura y absolutamente confiable**, aunque con comportamientos diferentes