

Fecha: 02-06-2024

Medio: Las Últimas Noticias

Supl.: Las Últimas Noticias

Tipo: Noticia general

Título: Los Tesla llegaron a Chile con los neumáticos equivocados: son para verano

Pág.: 19

Cm2: 723,5

VPE: \$ 3.978.622

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

91.144

224.906

☐ No Definida

Los autos se vendieron con neumáticos multipropósito, pero desde China los mandaron cambiados

Los Tesla llegaron a Chile con los neumáticos equivocados: son para verano

FRANCISCA ORELLANA

A todos los clientes chilenos que recibieron o están por recibir su nuevo auto Tesla les llegó un correo electrónico tipo, que les informa que por error los más de 300 vehículos que venían en el primer gran embarque desde China traían neumáticos diferentes a los que habían comprado. En vez de traer neumáticos aptos para todas las estaciones del año, conocidos como multipropósito, llegaron con unos de verano, que son especiales para climas cálidos y no deben usarse sobre nieve y hielo.

La propuesta de la empresa a sus clientes fue aceptar el vehículo, cuyo valor mínimo es de \$39.900.000, tal como está o esperar unos meses a que llegue uno con los neumáticos correctos. Mientras, en la página web se señala que el Model Y va a venir ahora solo con los de verano, mientras que los Model 3 lo hará con el multipropósito.

Matías Díaz, director del diplomado en Electromovilidad de la Universidad de Santiago, recibió hace pocos días su Model Y blanco precisamente con estos neumáticos de verano, pero no le generó mayor preocupación la situación porque vive en la Región Metropolitana.

"Mi principal preocupación es la autonomía del vehículo y no se ve afectada por los neumáticos de verano", sostiene.

En su caso, le llegó un correo electrónico de la marca explicando el error y le indicaron que para esta región estarán sólo disponibles los neumáticos de verano.

"En Santiago, donde el clima es mayormente templado, usar neumáticos de verano en vez de multipropósito no tiene mayor influencia. En mi caso no fue un punto importante a la hora de comprar el vehículo", explica.

Considera que, si hubiera vivido en el extremo sur de Chile, tener neumáticos multipropósito o de invierno hubiera sido relevante.

Sacan mejor el agua

"No es un error grave", dice Walter Adrián, académico de la carrera de Mecánica Automotriz de la Universidad Técnica Federico Santa María.

Sin embargo, cree que dado los diferentes climas que tiene Chile, tanto geográficamente como tér-



RICHARD ULLCOA

No es un problema grave, dicen ingenieros mecánicos, pero sugieren cambiarlos por unidades para todos los climas para tener mayor libertad de circulación.

micamente, lo ideal sería tener neumáticos acordes al clima por razones técnicas y de funcionamiento de los mismos. Aunque no se aprecia a ojos inexpertos, los neumáticos están diseñados con surcos especiales según la clasificación que tengan.

Existen tres tipos de neumáticos según el clima: los de verano están diseñados para temperaturas sobre los 7°C, con el patrón del dibujo más suave para reducir la resistencia a la rodadura. Los de invierno sirven para climas bajo los 7°C y tienen mejor tracción en pavimento, agua y nieve. Su diseño

tiene mayor espacio entre las ranuras para permitir la salida del agua y nieve, las ranuras están más laminadas para mejorar la tracción sobre el hielo o la nieve. Mientras que los multipropósitos, que vienen preparados para funcionar en ambos tipos de climas, están diseñados para ambientes de entre -10 y 45 °C. También vienen con surcos anchos para mejorar la evacuación del agua, entre otros detalles.

Adrián indica que las gomas de verano tienen un menor agarre al piso.

"Fácilmente con lluvia se va a dar el hidropneumático, es decir, el neumático se monta sobre el agua y no sobre el suelo y se desliza sobre el agua. Un conductor fácilmente puede perder el control cuando circula por una gran cantidad de agua en la carretera", destaca.

Un neumático para el agua funciona distinto, explica: "Cuando enfrenta el agua, la banda de rodadura se aprieta en la parte inferior y expulsa el agua por los surcos o canales de la huella, también hacia atrás. Cuando miras un neumático en la parte de abajo está más aplastado, eso hace que la huella

se cierre y expulse el agua".

Juan Barichevich, director del área de Mecánica y Electromovilidad de Inacap, explica que si la mayoría de los autos que se vendieron con estos neumáticos están en la zona central, no debería haber mayores inconvenientes, sobre todo porque los conductores manejan con más cautela cuando hay lluvia.

"En sectores lluviosos y con temperaturas invernales muy bajas, como en Concepción o Temuco, el rendimiento y la conducción serán complejas porque no vienen diseñados para evacuar grandes cantidades de agua lluvia y se puede notar que el neumático no está funcionando bien", advierte.

Según él, lo ideal es usar en la Región Metropolitana un neumático multipropósito para tener mayor libertad de conducción en diversos climas, aunque Adrián considera que eso es válido desde la Región de Coquimbo al sur.

"Cualquier zona que esté expuesta a lluvias como nos ha tocado en la última temporada está sujeta a este fenómeno", dice Adrián.

Los neumáticos de verano no están diseñados para expulsar el agua y pueden generar problemas de agarre.