
homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 01-10-2012 21:37:10

hola gente ando pensando en homologar otra medida de cubiertas por la razon de que nuestra medida al ser un poco inusual el valor de la cubierta es mayor. entonces aqui entrais vosotros en juego. supongo k homologar para uno requiere un estudio, pero para muchos ivales me imagino que valdra menos. si alguien quiere ayudarme en mover este tema se lo agradezco. Las preguntas que valla haciendo, nos ayudaran a todos a buscar algo mejor. saludos

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por txolo - 01-10-2012 21:55:10

Busca una equivalente y fuera, hay tablas... no hay que homologar.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 02-10-2012 16:43:52

La mejor equivalente es la 205-50-15. Yo la he llevado y pasa ITV tal cual.
La 195-50-15 se queda un poco canija.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por vatanen - 03-10-2012 07:21:18

Yo homologue la 195/50R15, me costó hace años 100 euros más IVA más la ITV y ni un problema, y por precio barátísima

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 03-10-2012 13:30:15

y el proyecto es un documento que te lo quedas tú o es un papel que se lo queda el ingeniero y a ti ni te lo dejo ver?

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 03-10-2012 21:07:41

borja escribió:

y el proyecto es un documento que te lo quedas tú o es un papel que se lo queda el ingeniero y a ti ni te lo dejo ver?

Cuando homologas, el ingeniero te da los papeles, y tú los llevas a la ITV para que te pongan la homologación en la ficha técnica del coche. Los papeles del ingeniero se quedan en la ITV.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Txino - 04-10-2012 13:14:33

Jose escribió:

La mejor equivalente es la 205-50-15. Yo la he llevado y pasa ITV tal cual.
La 195-50-15 se queda un poco canija.

Jose pero por esto que comentas, las 195-50-15 si son equivalentes no? Yo hace poco pase ITV con estas que comentas

alante y atras con 195-55-15 y no tuve problema, y la verdad que iba un pelin acojonao por si lo echaban para atras por ese tema, por lo tanto seran equivalentes no?

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 04-10-2012 13:52:11

Que sean equivalentes no quiere decir que sean iguales. 50 es menos perfil y diametro que 55 y canta un poco. El paso de rueda se vé más grande y la rueda más canija, porque le falta diámetro. Son 5 o 10 mm, pero a mi no me gusta.

En cuanto a la itv, juraría que tienes que llevar las 4 ruedas iguales, excepto si en la ficha indica diferente. Aunque como siempre, eso depende del revisor.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por L0p0 - 04-10-2012 14:05:48

Las ruedas no tienen que ser las cuatro iguales, tienen que ser iguales en el eje no puede haber dos ruedas distintas o de distinta medida en un mismo eje

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 04-10-2012 16:29:53

A ver si queda claro de una vez por todas:

Se consideran ruedas equivalentes cuando la diferencia de diámetros no supera el 3%, por lo que no hay que homologar y en la ITV no dicen nada. Es el caso de las 205-50-15.

Si la diferencia de diámetros supera el 3%, "hay que homologar" porque sino no pasa la ITV. Es el caso de las 195-50-15.

El que haya pasado la ITV con esta medida es porque al inspector se le ha pasado, vamos un milagro.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 04-10-2012 17:20:06

La 195-50 no es equivalente???? De memoria hubiera apostado a que lo era ...si ya decía yo que se veía canija..

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 05-10-2012 17:05:18

he estado haciendo algunos deberes:

Mi cubierta original es 195/55/15. Para esta he mirado equivalencias en <http://www.equivalencias.info/neumaticos/> y con algunos de estos resultados en llanta 15 y 16 he mirado el precio para michelin en "neumaticos-online".

195/55/15 Michelin energi saver 85H 108Eur.
205/50/15 Michelin pilot exalto PE2 86V 138Eur.
205/55/15 Michelin pilot exalto PE2 88V 134Eur.
215/50/15 Dunlop SP Sport 9000 ZR 170Eur.

195/45/16 Michelin pilot spot3 84V 106Eur.
195/50/16 Michelin energi saver+ 88V 158Eur.
205/45/16 Michelin pilot sport3 83V 124Eur.
205/50/16 Michelin energi saver 87H 136Eur.
215/40/16 Michelin pilot exalto PE2 ZR 163Eur.
215/45/16 Michelin pilot sport3 90V 147Eur.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 05-10-2012 17:23:21

total.. que la de serie es la más barata :nose:

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 05-10-2012 19:24:24

Yo ahora llevo 215-45-16, y antes llevaba 225-45-16. He vuelto a la 215 por precio.

Y hay que tener en cuenta el código de velocidad, no estoy seguro pero me parece que las "H" no valen, ya que su velocidad máxima segura es 210 km/h, y el coche anda 237 km/h.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 05-10-2012 20:03:29

a mi no me especifica el codigo de velocidad

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 05-10-2012 20:28:22

Esta es la medida a la cual yo quiero homologar, 195/50/15. con esta medida he mirado sus equivalencias y sus precios:

- #EQ.OR: Equivalente con la original
- 195/50/15 Michelin pilot exalto PE2 82V 72Eur.
- 205/45/15 Toyo proxxes T1-R 81V 103Eur.
- 205/50/15 (EQ.OR) Michelin pilot exalto PE2 86V 138Eur.
- 215/45/15 Toyo proxxes T1-R 84V 113Eur.
- 195/40/16 Dunlop Sp Sport 9000 ZR 100Eur.
- 195/45/16 (EQ.OR) Michelin pilot spot3 84V 106Eur.
- 205/40/16 Nankang NS-2 83V 79Eur.
- 205/45/16 (EQ-OR) Michelin energi saver 87H 136Eur.
- 215/40/16 (EQ.OR) Michelin pilot exalto PE2 ZR 163Eur.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por tegui21 - 05-10-2012 20:50:38

Estan son las equivalencias en 15"

135/80R15	145/75R15	145/80R15	155/70R15	155/75R15	165/65R15
165/70R15	175/60R15	175/65R15	185/60R15	185/65R15	195/55R15
195/60R15	215/50R15	215/55R15	225/50R15	235/45R15	235/50R15
245/45R15	255/45R15	265/40R15	265/45R15	275/40R15	

Estas son las equivalencias en 16"

135/70R16	135/75R16	135/80R16	145/65R16	145/70R16	145/75R16
155/60R16	155/65R16	155/70R16	165/60R16	165/65R16	175/55R16
175/60R16	185/50R16	185/55R16	195/50R16	195/55R16	205/45R16
205/50R16	215/45R16	215/50R16	225/45R16	235/40R16	235/45R16
245/40R16	255/40R16	265/35R16	265/40R16	275/35R16	

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 06-10-2012 07:21:27

borja escribió:

a mi no me especifica el codigo de velocidad

<http://www.boon.cc/tuning/ruedas/velocidad.htm>

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por vatanen - 09-10-2012 14:09:24

llamale a algun homologador y pregunta haber cuanto te cobran por canmbiar de medida y si te interesa poner la 195/50r15 amortizas la homologacion con cuatro ruedas.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 16-10-2012 13:01:33

me han pasado el precio un par de homologadores y ronda sobrfe 140-150 euros. ninguno me ha contestado a la pregunta :¿una vez homologada esta nueva medida podre montar las equivalencias de la homologada y las equivalencias de la origuinal?

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 16-10-2012 19:44:20

borja escribió:

me han pasado el precio un par de homologadores y ronda sobrfe 140-150 euros. ninguno me ha contestado a la pregunta :¿una vez homologada esta nueva medida podre montar las equivalencias de la homologada y las equivalencias de la origuinal?

Siempre podrás montar las equivalentes de la medida original, ya que el coche es siempre el mismo.

Y no creo que puedas montar las equivalentes de la medida homologada, porque eso te permitiría un desfase extra de otro 3% más, y la homologación es para una medida en concreto. Eso es lo lógico, aunque puede que me equivoque.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por RuL - 17-10-2012 12:44:43

Que yo sepa es como dice Zany

Equivalentes sobre la medida original puedes poner la que quieras pero sobre la que homologues no te permiten equivalentes debido a esa diferencia a mayores que tendrian , de modo que si homologas una medida no equivalente a

la original y quieres meter otra que tampoco es equivalente a la original tendrias que hacer una nueva homologacion con esta ultima ya que tampoco seria equivalente a la original

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 13-02-2013 22:04:10

Weno pos os cuento como he concluido el tema de homologar una medida nueva (195/50/15). me llego el informe de homologacion con las características nuevas 195/50/15 86H. hasta aqui todo bien. Le pedi precio al mecanico y eran unos 180Eur. hasta aqui todo bien, a los dias me llama el mecanico y me ha conseguido 4 casi a estrenar y mucho mas baratas lo cual acepto siendo esas cubiertas michelin pilot exalto 2. Hasta aqui todo bien, pero al rato me llama el mecanico y me dice que las que el tiene son codigo de carga 82, una pena para mi. Empiezo a vuscar por mi cuenta y con ayuda del recambista de mi barrio y me dice que en 195/50/15 solo se fabrica en codigo de carga 82. y ya la he cagado. El homologador me puso el codigo 86 debido al peso del eje delantero mas un 6% añadido y esto dividido entre dos, este numero es lo minimo de carga que debe aguantar por rueda. La he liado. Un compañero del club me ha comentyado que el tiene homologada esa medida , pero su hologador no le indico el indice de carga,que suerte. Ya os contare como acaba esto.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 14-02-2013 03:44:58

Fuera aparte de la homologación, hay que ver si el codigo 82 es válido para el R21.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 14-02-2013 08:17:08

en los papales de itv el peso del eje delantero es 935kg, que si lo divides entre dos es 467.5 Kg en cada rueda. Este peso (467) exige un indice de carga minimo de 82. No se si me la han liado o la he liado yo? estoi que ardo.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por RuL - 14-02-2013 13:31:18

creo que si ..

Lo que tienes que homologar es lo puto peor que puedas montar con las especificaciones minimas que tu quieras para asi si despues pones un neumatico mejor al ser mejor no te pongan trabas

Si homologas un codigo alto y luego quieres meter uno inferior te diran que nanai porque es peor que lo que homologaste

si me equivoco que me corrijan

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 14-02-2013 14:20:10

borja escribió:

en los papales de itv el peso del eje delantero es 935kg, que si lo divides entre dos es 467.5 Kg en cada rueda. Este peso (467) exige un indice de carga minimo de 82. No se si me la han liado o la he liado yo? estoi que ardo.

Pues yo creo que la has liado porque supongo que las medidas y el codigo se lo diste tu al ingeniero. El codigo 82 es

válido para el coche siempre que las nuevas medidas sean equivalentes. Estoy mirando mi homologación y está aun peor que la tuya, me pusieron 89!! Supongo que como mi medida es equivalente no lo han tenido en cuenta, pero en tu caso tendras que hablar con el ingeniero e intentar que te lo cambien sin ningun coste.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 14-02-2013 14:37:11

weno, el problema que yo tenia, era que para la medida que voi ha homologar (195/50/15), NO SE FABRICA un codigo de carga superior a 82. En otras medidas si se fabrican varios codigos de carga. El ingeniero tras renegar un rato, me dice que intentara bajar el codigo a 82H.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 14-02-2013 16:39:02

borja escribió:

.. El ingeniero tras renegar un rato, me dice que intentara bajar el codigo a 82H.

¿Le conozco?? :comorr:

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 14-02-2013 18:14:19

No te quejes que yo te supero...

http://21turboclub.com/images/fbfiles/images/Ficha_Tecnica.jpg

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 14-02-2013 20:08:59

Zani no me quejo de indice de carga. lo que me pasaba es que en esa medida SOLAMENTE SEFABRICA EL CODIGO DE CARGA 82.

Problema RESUELTO. El ingeniero muy amablemente me ha hecho las rectificacion de la carga para homologar 82. YYUUUUUPPPPIIII. fin?(queda itv)

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 19-02-2013 22:11:22

weno pos ya he ido a la ITV y voy a decir que que pasa al homologar unas cubiertas diferentes a las de origen. Al homologar una medida nueva, lo que nos ocurre es que las cubiertas originales y sus equivalentes no nos valdran para nuestro coche. Apartir de la homologacion solo se podra montar la cubierta homologada y sus equivalencias. Si dentro de algun tiempo me aburro de las cubiertas homologadas podria volver a las originales y sus equivalentes previo pago de una cantidad "pequeña".

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 20-02-2013 00:28:52

Osea, que pagando si valen

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por tegui21 - 20-02-2013 06:20:19

Zany escribió:

Osea, que pagando si valen

Claroo.. si al final te paras a pensar y son una mafia y lo que estas haciendo es sobornarlos para que valga. Yo no entiendo como si lo pongo yo no vale pero si te pago para que lo pongas es la ficha si. Que pruebas hacen ellos para saber si vale o no vale. NINGUNA

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por vatanen - 20-02-2013 08:17:40

Borja perdona por no llamarte que se me paso y luego no encuentre tu numero,te dejo un mensaje en el chat para que me llamas,com ohas dicho a mi me homologaron la 195/50r15 y no me pusieron ningun codigo de velocidad ni de carga pero si te han solucionado todo conforme,lo unico lo que yo pregunte si que podria poner la 195/55r15 porque tambien te sale en la ficha tecnica,es como cuando un coche viene con 3 o 4 medidas puede poner cualquiera de ellas no?eso tengo entendido yo pero tengo que ir en breves a la ITV y lo preguntare por curiosidad ya que teniendo esa medida no creo que volvamos a la otra porque sale bastante mas cara,solo con el ahoroo en 4 cubiertas ya casi has pagado la homologacion no borja?

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 20-02-2013 22:02:45

borja escribió:

weno pos ya he ido a la ITV y voy a decir que que pasa al homologar unas cubiertas diferentes a las de origen. Al homologar una medida nueva, lo que nos ocurre es que las cubiertas originales y sus equivalentes no nos valdran para nuestro coche. Apartir de la homologacion solo se podra montar la cubierta homologada y sus equivalencias. Si dentro de algun tiempo me aburro de las cubiertas homologadas podria volver a las originales y sus equivalentes previo pago de una cantidad "pequeña".

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por ferran21turbo - 27-02-2013 22:18:23

Hola compañeros. Tengo una curiosidad. Veo que algunos quereis un poco mas de goma y os pasais a un ancho de 205. Ahora viene mi pregunta. ¿Porqué montais perfil 50 en vez de 55, siendo los dos equivalentes? El 50 reduce un poco el desarrollo y el 55 lo alarga en ambos casos del orden de un 1,8%. Creo que el 21 turbo tiene reprise, o sea recuperación suficiente como para no acortarle aún mas el desarrollo, a la vez que se rebaja del orden de 5mm. la altura del coche.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por RuL - 28-02-2013 13:38:55

Si me equivoco que me corrijan pero creo que meten ese perfil por el precio de cada neumatico al ser mas barata la medida con perfil 50 que la de perfil 55

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 28-02-2013 16:33:15

Porque todo lo que sea no rozar el paso de rueda trasero, mejor :laugh:

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por ferran21turbo - 28-02-2013 17:57:03

Jose escribió:

Porque todo lo que sea no rozar el paso de rueda trasero, mejor :laugh:

Vamos a ver José, que yo no soy generación 2.0 jajaja, y se me tienen que explicar las cosas de manera mas convincente y exhaustiva. He leído en algún post por el foro (no se exactamente donde), que la goma de 215 puede tocar en un sitio u otro, pero la 205 no, y la prueba del algodón es que muchos las montan. Total,es solo 1 cm. mas que la original, repartido la mitad por cada lado de la llanta. Luego, si convenimos que tal como se ve en las fotografías y en los propios coches,las ruedas traseras están ligeramente cubiertas por el paso de rueda posterior, tanto si es 50 ó 55, siguen siendo 205, ergo, deberán tocar igual o nó, porque no creo que los 5 mm. más de radio superior que tienen las 205/55-15 respecto de la medida original, sea determinante para que toque en el paso de rueda en el momento de compresión máxima de las barras de torsión posteriores, porque si es así, ,mal vamos, demasiado al límite. Otro asunto es que estemos hablando de coches con la suspensión rebajada. Entonces, sí que cualquier cambio puede tener repercusiones no deseadas.

Este es mi razonamiento. Espero tu aclaración, porque si no ya me he perdido y deberé revisar los datos acumulados en mi CPU.

Bien, ahora sin tanto cachondeo, no entiendo que si no tocan unas 205/50-15, porque sí pueden tocar la 205/55-15. Saludos.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por ferran21turbo - 28-02-2013 17:59:22

RuL escribió:

Si me equivoco que me corrijan pero creo que meten ese perfil por el precio de cada neumatico al ser mas barata la medida con perfil 50 que la de perfil 55

Posiblemente sea este el motivo. Por ahí ya empiezo a verlo claro.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 01-03-2013 23:02:27

Las razones pueden ser esteticas, economicas o de flaneo y alguna mas que se nos vaya ocurriendo.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 01-03-2013 23:24:58

pues sencillamente porque la de 50 es "algo mas" equivalente que la 55, y el desfase del marcador de velocidad es más pequeño.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Zany escribió:

pues sencillamente porque la de 50 es "algo mas" equivalente que la 55, y el desfase del marcador de velocidad es más pequeño.

Gracias a todos por las aclaraciones. Con todas ellas ya puedo formar mi criterio y decidir las que quiero montar.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 02-03-2013 20:47:45

ferran21turbo escribió:

Jose escribió:

Porque todo lo que sea no rozar el paso de rueda trasero, mejor :laugh:

... tanto si es 50 ó 55, siguen siendo 205, ergo, deberán tocar igual o nó, porque no creo que los 5 mm. más de radio superior que tienen las 205/55-15

..era un poco de broma, pero ojo, que donde puede rozar no es en la aleta, sino en el paso de rueda. O sea que 5mm de radio se pueden notar al pillar baches.

... demasiado al límite.

Pues habemos muchos en ese límite.

Quizá hayas leído que las ruedas de bridgestone suelen ser más anchas. Con unas 205 de ellas, apenas cabe un dedo entre la rueda y la aleta.

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por ferran21turbo - 04-03-2013 13:23:22

Zany escribió:

pues sencillamente porque la de 50 es "algo mas" equivalente que la 55, y el desfase del marcador de velocidad es más pequeño.

Hola compañeros. Ante la aclaración de Zany tuve un ataque de curiosidad y me dije: hago cuatro cálculos y averiguo cual es exactamente la diferencia. Pero la cuestión es que al final saltó la sorpresa. Aquí os dejo mis cálculos por si le interesan a alguien y a la vez si me he equivocado, que me corrijan.

Sirva la aclaración que son solo números y no tienen en cuenta la posibilidad de que a igualdad de medida legal, unos puedan ser un poco (seguro que poco) más anchos o estrechos que otros de distinta marca.

Este cálculo está basado en los datos sobre el R-21 2Lt. Turbo publicados en el semanario

AUTOPISTA nº 1493 del 25/02/1988.

Partimos de datos básicos:

Medida	Diámetro	Perímetro ext.
195/55-15	59,55 cm.	1,87082 m.
205/50-15	58,60 cm.	1,8410 m.
205/55/15	60,65 cm.	1,9054 m.

Teniendo en cuenta un desarrollo en 5ª de 38,53 km/h a 1000 rpm.según Autop. Y ficha técnica, el coche recorre 38530 m. cada hora, que dividido por el desarrollo de la medida original, nos revela que la rueda da 20595,25 vueltas durante este periodo.

También sabemos que el velocímetro toma la señal para contar, de la caja de cambios o del sensor de señal ABS, o sea que cuenta las vueltas que da la rueda, y sea cual sea su diámetro solo cuenta las vueltas que da. Luego, aunque variemos la medida del neumático, la indicación del velocímetro siempre será la misma con el error que tenga, generalmente por exceso.

Para comprobar he multiplicado las vueltas que da con el desarrollo a 1000 rpm. Por el régimen de revoluciones en las que el coche llega a su velocidad máxima (según autopista), datos que doy por buenos ya que ellos disponen de

útiles y tecnología para medir con precisión. Este valor, es de 5875 rpm. Ello lleva a un cálculo muy fácil.

20595,25 vueltas a 1000 rpm, x 5,875 = 120997,09 vueltas de rueda x hora a un régimen de 5875 rpm.
120997,09 vueltas x perímetro de rueda 1,87082 = 226363,77 m. recorridos = 226,36 km/h
Esto confirma que el cálculo es bueno: 226,36 km/h a 5875 rpm. (Velocidad real)

Ahora hacemos el mismo cálculo pero con los perímetros de las otras medidas.
205/50-15 120997,09 vueltas x 1,8410 = 222755,64 m. recorridos = 222,75 km/h
205/55-15 120997,09 vueltas x 1,9054 = 230547,85 m. recorridos = 230,55 km/h

Ello indica que con la medida 205/50 a igualdad de revoluciones y velocidad engranada, siempre recorreremos menos metros que con la medida original y aún menos (7,8 km/h) que con la 205/55. Si a ello le sumamos que el velocímetro ya nos marca un exceso, si encima recorremos menos metros, el error diferencial es mayor. En cambio si usamos la 205/55, el velocímetro mantiene el mismo error, pero estamos recorriendo más metros que con la medida original. Entonces si el velocímetro marcara exacto (cosa muy improbable), con la medida 205/50, realmente, iríamos a menos velocidad que la indicada y con la 205/55 a más de la que reflejaría el marcador. Así de ese modo con la 205/55 vamos a más velocidad que con la original y nos acercamos a la teórica indicada por el marcador, que no varía pongas la goma que pongas.

Conclusión:

Con neumático 205/55-15 la velocidad real es mayor y más fiable, con respecto del marcador, que la medida 205/50-15.

Disculpad la epístola, pero he creído que una vez hecho el trabajo, merecía la pena compartirlo. Y que conste que lo he publicado sin ninguna pretensión, más que aclarar, primero a mí mismo, una curiosidad. Se da la circunstancia de que soy muy cabezón y si algo no lo sé y me interesa, no cejo hasta averiguar, qué, como, cuando, de qué manera, etc, etc.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por borja - 04-03-2013 13:55:49

:adora: :adora: :adora:

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Jose - 04-03-2013 19:51:22

Gracias por la información.

Con esa cabezonería tuya te podríamos encargar bastantes trabajos de investigación... :laugh:

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por ferran21turbo - 04-03-2013 20:14:24

Jose escribió:

Gracias por la información.

Con esa cabezonería tuya te podríamos encargar bastantes trabajos de investigación... :laugh:

Siempre que esté dentro de mis posibilidades : A mandar.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 04-03-2013 20:46:06

Tus cálculos son correctos, pero cuando se habla de desfase del marcador en ruedas equivalentes, siempre es suponiendo que el velocímetro es exacto. Por ello la diferencia de velocidad marcada de la 205/50 respecto a la original es menor que la diferencia de la 205/55. Y en consecuencia, al buscar la medida 205 más equivalente a la original, te

sale la 205/50.

Como tu has dicho, el marcador de origen siempre esta tarado para marcar más velocidad que la real, asi que si lo que se busca es que el velocímetro sea lo más "real" posible, entonces se pone una rueda más grande que la de origen, en este caso 205/55. Pero solo consigues eso, nada más, ni andar más kilometros con menos gasolina, ni correr más, ya que al motor le cuesta un poco más mover ese diámetro mayor, llegar a esas revoluciones, y con la rueda pequeña lo consigue gastando menos. (Todo esto son cálculos mínimos que en la practica casi ni se nota)

Yo he tenido durante años la 225/45/16, cuyo diámetro es similar a la 205/55/15, con ello conseguí quitar el desfase del velocímetro y me marcaba igual que el GPS (velocidad real), pero las prestaciones del coche eran las mismas, a velocidad máxima real 225 km/h, en vez de marcar 240, marcaba 225.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por ferran21turbo - 04-03-2013 22:20:03

Zany escribió:

Tus cálculos son correctos, peerooo cuando se habla de desfase del marcador en ruedas equivalentes, siempre es suponiendo que el velocímetro es exacto. Por ello la diferencia de velocidad marcada de la 205/50 respecto a la original es menor que la diferencia de la 205/55. Y en consecuencia, al buscar la medida 205 más equivalente a la original, te sale la 205/50.

Como tu has dicho, el marcador de origen siempre esta tarado para marcar más velocidad que la real, asi que si lo que se busca es que el velocímetro sea lo más "real" posible, entonces se pone una rueda más grande que la de origen, en este caso 205/55. Pero solo consigues eso, nada más, ni andar más kilometros con menos gasolina, ni correr más, ya que al motor le cuesta un poco más mover ese diámetro mayor, llegar a esas revoluciones, y con la rueda pequeña lo consigue gastando menos. (Todo esto son cálculos mínimos que en la practica casi ni se nota)

Yo he tenido durante años la 225/45/16, cuyo diámetro es similar a la 205/55/15, con ello conseguí quitar el desfase del velocímetro y me marcaba igual que el GPS (velocidad real), pero las prestaciones del coche eran las mismas, a velocidad máxima real 225 km/h, en vez de marcar 240, marcaba 225.

Hola amigo Zany. Entre tus opiniones hay algunas que no comparto, además no haces demostración empírica de ellas. Pero bueno, no creo que sea el foro el lugar más adecuado para polemizar, cosa que tampoco pretendo. Estamos aquí para intercambiar ayudas, experiencias, ideas o lo que se quiera acerca de nuestros 21's y disfrutar al máximo de ellos.

Si tenemos ocasión algún día de conocernos, ya hablaremos de ello. Si nos acordamos, claro !!!!!!!!!!! jajaja. Un saludo.;

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 07-03-2013 20:09:44

ferran21turbo escribió:

Hola amigo Zany. Entre tus opiniones hay algunas que no comparto, además no haces demostración empírica de ellas. Pero bueno, no creo que sea el foro el lugar más adecuado para polemizar, cosa que tampoco pretendo. Estamos aquí para intercambiar ayudas, experiencias, ideas o lo que se quiera acerca de nuestros 21's y disfrutar al máximo de ellos.

Si tenemos ocasión algún día de conocernos, ya hablaremos de ello. Si nos acordamos, claro !!!!!!!!!!! jajaja. Un saludo.;

Buenas, el foro está precisamente para tratar estos temas, no se trata de polemizar sino de dar cada uno su opinion, y debatir si es necesario, importante siempre con buen rollo (aunque a veces pueda parecer lo contrario). Yo sigo pensando que estoy en lo cierto, a ver si alguien se anima y entra a decir algo...

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por tegui21 - 07-03-2013 21:49:39

No se si esto os vale. El cuanta kilometros no va en el cambio? Yo creo que las cifras no cambiaran lo que cambias sera

el desarrollo del coche que hande un poco mas o que coja un poco mas o menos repris.
Yo tengo un golf mk2 que de serie vien con 185/60/R14 no me acuerdo la velocidad punta que cogia con esa ruedas pero ahora que tiene 205/40/R17 coge mas o menos 190 segun fabricante es lo que cogia ese vehiculo.
Para comprobar vuestros cuentakilometros lo teneis bien facil en todas las ciudades hay puntos que suelen medir la velocidad y lo ponen en un cartel para que nos veamos, Fijaros ha ver lo que da y lo que marca cada coche.

=====

Re: homologacion de cubiertas

Publicado por Zany - 11-03-2013 13:02:52

yo lo miro con la velocidad que marca el gps. Cuando compre el coche, de marcador pasaba de 240, pero la velocidad real en ficha es 227. Cuando le meti ruedas de más diametro, a velocidad maxima el coche solo marcaba 225 (en vez de 240 como antes), y comprobando con el gps realmente iba a 225.

=====