ALPINE A480: LA OFICINA DE LOS PILOTOS

Motor | 15/03/2022



Aunque en el volante se sitúan los botones y selectores de ajuste que se utilizan en cada vuelta, los pilotos cuentan con muchos más mandos a su servicio para interactuar con su máquina

¿Quién no ha soñado alguna vez con ponerse al volante de un Prototipo de los que corren las 24 Horas de Le Mans? Nicolas Lapierre, piloto del equipo Alpine Elf Endurance Team, nos describe su «espacio de trabajo» a bordo del Alpine A480 que participa, también esta temporada, en el Campeonato Mundial de Resistencia. Si lo que le gustan son los grandes volúmenes y los salpicaderos de estilo sencillo, ¡este no es su camino!

Si por arte de magia llegara a burlar la vigilancia del equipo Alpine y a colarse en la cabina de un A480, tampoco le serviría de nada. Sencillamente, porque la complejidad de este habitáculo es digna de un avión comercial. Está repleto de botones, testigos, pantallas e interruptores cuyo significado se escapa por completo al que lo mira sin conocerlo a fondo. ¡Y eso sin contar con los botones en el volante!

« El habitáculo del A480 es un poco como nuestra oficina. Pasamos varias horas en él los fines de semana de carrera ».

Nicolas Lapierre, piloto del equipo Alpine Elf Endurance Team

En conexión permanente

Aunque en el volante se sitúan los botones y selectores de ajuste que se utilizan en cada vuelta, los pilotos cuentan con muchos más mandos a su servicio para interactuar con su máquina. Así pues, a la derecha del volante se encuentra un primer panel con más de veinte botones de distinto color: «En este panel tenemos interruptores que utilizamos con menor frecuencia», explica Nicolas Lapierre. «Permiten accionar un ventilador, cambiar el brillo de la pantalla… Es el tipo de detalles que pueden tener su importancia en determinadas condiciones, como por ejemplo al anochecer en el caso del brillo».

En condiciones de carrera otro panel entra en juego, un poco más a la derecha. Se trata de una especie de panel informativo electrónico activado por la dirección de carrera. Esta es una interfaz de suma importancia para los pilotos: «el coche está equipado con un GPS y recibe alertas por parte de la dirección de carrera en función de su posición en la pista», comenta Nicolas Lapierre. «Por ejemplo, si hay bandera amarilla en las curvas 1 y 2, la pantalla aparecerá en amarillo en el habitáculo. A esto se suma la señalización de los comisarios de pista, quienes velan por la seguridad».

Otro de los elementos también relacionado con la seguridad son los retrovisores. «En este aspecto existen dos escuelas», prosigue el piloto con cuatro vitorias de categoría en las 24 Horas de Le Mans. «Muchos GT disponen de cámaras traseras conectadas a una pantalla dentro del habitáculo porque a menudo los adelantan coches de las demás categorías. En nuestro caso, tan sólo tenemos dos retrovisores pequeños para garantizar la visión trasera. En general, esperamos no tener que utilizarlos mucho, aunque son suficientemente grandes como para que podamos ver si un coche se nos acerca. Más aún, estamos en conexión por radio con el equipo que nos mantiene informados de la posible remontada de un rival».

Una visión minimalista del confort

Por mucho que intente activar la climatización probando todos los botones, le resultará imposible. Y con razón, porque no la hay. En su defecto, los pilotos pueden llevar a bordo una «cantimplora» con bebida fresca: «Está conectada a una pipeta que llega al casco y nos permite hidratarnos. A veces nos quedamos más de tres horas en el coche. El calor puede subir rápidamente, sobre todo porque el habitáculo es pequeño, hay muy poco aire y no hay climatización. La bebida se recalienta bastante rápido, pero todos agradecemos poder disponer de ella e hidratarnos». Para ello, deben accionar un pequeño botón en el volante. Imposible equivocarse: ¡el pictograma es una pinta de cerveza!

Otro elemento dedicado al confort de los pilotos, y por tanto a su rendimiento, es su asiento. Nicolas Lapierre explica: «Es una suerte para nosotros contar con un baquet moldeado sobre nuestra espalda que nos permite, pese a todo, sentirnos relativamente cómodos en un entorno muy pequeño. Dado el tiempo que pasamos dentro del coche, es algo importante».

Antes de acomodarse en el habitáculo, el piloto instala este elemento. De este modo, se encuentra a la distancia correcta para accionar los pedales. Dado que el embrague está en el volante, solo hay dos pedales: el acelerador a la derecha y el freno a la izquierda. Hasta ahí se trata de una configuración muy clásica, conforme al coche automático del común de los mortales. Sin embargo, el uso que hacen los pilotos de estos pedales es algo menos clásico: «Yo diría que el 90 % de los pilotos actuales frenan con el pie izquierdo. En lo que a mí respecta, es un poco distinto. ¡Soy de la vieja escuela! En la mayoría de los casos, freno con el pie derecho. Una vieja costumbre…»

Como podemos ver, ¡no todo el mundo es capaz de sacarle partido a un espacio de trabajo de este tipo! Más vale dejarlo en manos de expertos como Nicolas, André y Matthew…

Autor: Redacción