

HUDSON MEDIA

PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL AUTOMOTRIZ



GUÍA TÉCNICA

Rolling shots

Cómo se hace una foto de auto en movimiento: obturación, distancia, seguimiento y seguridad. Con ejemplos de sesiones propias y los datos con que se capturaron.

Las tres formas de hacerlo

El rolling shot es una foto del auto en movimiento: el auto bien enfocado y el entorno barrido.

Existen tres maneras de lograrlo y cada una se configura distinto:



Car-to-car. Cámara desde otro auto, a la misma velocidad. Honda del Sol, 28 mm, 1/25 s, f5.6, ISO 125.



Panning desde la orilla. Cámara quieta, sigues al auto. Nissan 370Z, 200 mm, 1/80 s, f8, ISO 160.



Detalle en movimiento. Rueda y frenos a corta distancia. 28 mm, 1/50 s, f8, ISO 100.

La diferencia de fondo: en car-to-car los dos autos van a la misma velocidad, así que el sujeto está quieto respecto de la cámara y sale nítido incluso a 1/25 s. En panning el auto sí se mueve en el encuadre, y la nitidez depende de que lo sigas bien. Por eso el panning falla mucho más.

La obturación manda

Todo lo demás es secundario. Lo que decide si la foto se ve rápida es cuánto se barre el fondo, y eso depende de tres cosas: la velocidad real, la distancia al fondo y la obturación. Lo único que controlas en el momento es la obturación.

A pleno sol, con ISO 100, bajar a 1/40 s obliga a cerrar el diafragma a f11 o f13. Está bien: en estas fotos la profundidad de campo sobra porque el sujeto está a cinco metros.

SITUACIÓN	VELOCIDAD	OBTURACIÓN	QUÉ CONSIGUES
Primera pasada, asegurar la toma	cualquiera	1/125 s	Sale nítida seguro, pero se ve estacionado
Carretera, pasada rápida	90–110 km/h	1/60 – 1/100 s	Fondo barrido y descarte bajo
Ruta secundaria, ritmo medio	60–80 km/h	1/40 – 1/60 s	El punto de equilibrio. Aquí vive el 80 % de las fotos
Calle urbana, pasada lenta	40–50 km/h	1/20 – 1/30 s	Barrido fuerte y ruedas girando. Descarte alto



1/25 s. Honda del Sol, 28 mm, f5.6, ISO 125. A 45 km/h el fondo se deshace y la rueda gira. De 30 disparos quedaron 5.



1/80 s. BMW M3, 28 mm, f8, ISO 160. El fondo todavía se barre, pero la rueda sale detenida: el auto parece empujado.

La rueda es el juez

Si la rueda sale congelada, el auto parece estacionado por más que el fondo esté barrido. Es lo primero que mira cualquiera que sepa de autos y es lo que separa un rolling de una foto de un auto pasando.

Las dos fotos de abajo son de la misma sesión, el mismo día y con los mismos datos: 28 mm, 1/80 s, f8, ISO 160. En el plano general la rueda sale quieta; en el plano cerrado el disco se borra. No cambió la obturación, cambió el tamaño de la rueda en el encuadre.



Plano general, 1/80 s. La rueda ocupa poco encuadre y su giro no alcanza a registrarse.



Plano cerrado, 1/80 s. La misma obturación, la misma pasada: acercándote, el disco desaparece.

Regla de trabajo: mientras más chica queda la rueda en el encuadre, más lenta tiene que ser la obturación para que se vea girando. En un 3/4 general no bajas de 1/40 s. En un plano cerrado de rueda, 1/80 s ya sobra.

Car-to-car: cómo se arma



El puesto de trabajo. Otro fotógrafo del meet trabajando desde la ventana de su auto cámara, fotografiado desde el mío: 64 mm, 1/80 s, f13, ISO 125. Ventana abajo entera, cinturón puesto y correa en la muñeca.

Dos autos y tres personas: el conductor del auto cámara, el fotógrafo y el conductor del auto que se fotografía. **El fotógrafo nunca maneja.** Si alguien propone hacerlo solo, no se hace.

LA POSICIÓN

- Auto cámara adelante y el sujeto detrás para el 3/4 trasero; al revés para el 3/4 delantero.
- A 28 mm la distancia útil está entre 4 y 10 metros. Más lejos el auto se achica y la foto se cae.
- El sujeto mantiene velocidad constante. Quien corrige la distancia es siempre el auto cámara.
- Ventana abajo del todo. Nunca se dispara a través del vidrio.

EL RITMO

- Cada pasada útil dura 10 a 15 segundos. Cuatro a seis pasadas por ángulo y se cambia.
- Se empieza en 1/125 s para asegurar una toma, y recién ahí se baja.
- Se cambia de ángulo, no de velocidad: 3/4 delantero, lateral, 3/4 trasero, rueda.
- El fondo se elige antes que el ángulo. Un buen auto con postes detrás no se salva.

Panning desde la orilla

Es la técnica de pista, de eventos y de todo lo que no puedas seguir con otro auto. Aquí el auto sí se mueve respecto de la cámara, así que la nitidez depende del seguimiento y el descarte sube.

Se sigue con el cuerpo, no con los brazos: pies fijos, giro de cintura, y el seguimiento empieza antes de disparar y termina después. Si te detienes al apretar, la foto se pierde.

FOCAL	DISTANCIA	OBTURACIÓN	RESULTADO ESPERABLE
70–100 mm	15–25 m	1/80 s	Barrido limpio. Una de cada tres sirve
135–200 mm	25–40 m	1/80 – 1/125 s	Fondo muy comprimido. Una de cada cuatro
Cualquiera	—	1/40 s o menos	Barrido extremo. Una de cada diez, con suerte



Driving experience · safety car. 200 mm, 1/80 s, f13, ISO 250. Posición perpendicular a la trayectoria y fondo lejano y parejo: se barre en una sola dirección y no ensucia. Si el auto viene en diagonal, el barrido se desarma.

Ajustes de cámara

PARÁMETRO	CAR-TO-CAR (CALLE)	PANNING (PISTA)
Modo	Manual, ISO fijo	Manual, ISO fijo
Obturación	1/25 – 1/60 s	1/60 – 1/125 s
Diafragma	El que haga falta para llegar a esa obturación: f8 a f13 con sol	
ISO	100 – 160	100 – 250
Enfoque	AF-C, zona ancha o seguimiento	AF-C, zona flexible sobre el pilar A o el faro
Disparo	Ráfaga media, 8 a 10 cuadros. La ráfaga máxima solo llena la tarjeta de repetidos	
Estabilizador	Activado	Activado, modo panorámica si el lente lo tiene
Obturador	Mecánico	

Por qué obturador mecánico

Con obturador electrónico, si el sensor no es de lectura rápida, el barrido inclina las líneas verticales y deja las ruedas ovaladas. Salvo que trabajes con sensor apilado, el mecánico evita el problema entero.

Cuándo entra el filtro ND

A pleno sol, con ISO 100 y 1/25 s, ni f16 alcanza. Ahí va un ND de 3 pasos. No cierres más allá de f16: sobre eso la difracción ablanda toda la foto y no lo arreglas después.

Qué lente

Para car-to-car, un 24-70 mm: el punto dulce está en 28 mm y ahí se queda casi toda la sesión. Para panning, un 70-200 mm. Con focal fija te quedas sin margen para corregir la distancia entre los autos, que es lo único que no controlas.

Balance de blancos

Fijo, no automático. En una pasada entre árboles y sombra el automático cambia de cuadro a cuadro y la serie no calza al revelar.

Los seis errores que matan la foto

1. Obturación demasiado rápida

El fondo sale legible, la rueda quieta y el auto parece estacionado. Si dudas, baja un paso: se arregla tirando más pasadas, no en el computador.

2. El auto chico en el encuadre

Con el sujeto lejos, el barrido se nota pero el auto no manda la foto. Acércate o sube la focal.

3. Fondo sucio

Postes, vallas, autos estacionados y basura se convierten en manchas al barrerse. El fondo se elige antes que el ángulo.

4. Distancia que cambia durante la pasada

Si el auto cámara acelera o frena, el sujeto entra y sale de foco. Velocidad pareja los dos, siempre.

5. Disparar a través del vidrio

Reflejos, velo y pérdida de nitidez. Ventana abajo entera o no se dispara.

6. Conformarse con una pasada

A 1/40 s el descarte es alto: de 30 disparos quedan 4 o 5. Se hacen pasadas de más mientras estás ahí, porque volver sale mucho más caro.



Error 2. 111 mm, 1/60 s, f8, ISO 100. El barrido está bien resuelto, pero el auto ocupa un décimo del cuadro y la foto no sostiene sola.



La excepción del frontal. 200 mm, 1/1250 s, f4.5, ISO 400. De frente el auto casi no se desplaza en el encuadre: el barrido no aparece por lenta que pongas la obturación. Ahí se congela y la velocidad la cuentan la actitud del auto y los frenos.

Noche y lluvia

Son las dos condiciones donde la mayoría guarda la cámara, y las dos donde el material queda distinto al de todo el mundo.



Subaru Impreza de noche. 39 mm, 1/40 s, f2.8, ISO 3200.



Subaru STI con lluvia. 31 mm, 1/40 s, f5.6, ISO 250.

De noche

Se acabó el diafragma cerrado: objetivo luminoso a f2.8 e ISO alto sin miedo, 3200 es lo normal. La obturación se mantiene lenta igual, así que la vibración del auto pasa a ser el enemigo. Se busca la calle con más luz de fondo, no la más oscura: la velocidad la cuentan los letreros barridos, no el auto.

Con lluvia

Es la mejor condición y casi nadie la aprovecha. El agua que levantan las ruedas cuenta la velocidad sola, así que puedes subir un poco la obturación para que el spray quede definido. Paño en el bolsillo y limpiar el frontal cada dos pasadas.

La hora manda más que el lugar

La última hora de luz y la primera de la mañana valen más que cualquier ruta. Al mediodía el sol pega vertical, el techo y el capó se queman y la pintura pierde el color. Si la sesión se agenda a las 16:00 en verano, la mitad del material no se va a poder salvar. Amanecer suma además calles vacías, que es la mitad del problema resuelto.

Checklist de campo

ANTES DE SALIR

- ☐ Baterías cargadas y tarjetas formateadas. Dos de cada una.
- ☐ Obturador en mecánico, balance de blancos fijo, ráfaga media.
- ☐ Filtro ND en el bolso si hay sol pleno.
- ☐ Ruta, velocidad máxima y punto de regreso acordados con los dos conductores.
- ☐ Señas repasadas con todos.
- ☐ Paño de limpieza y bolsa impermeable si hay pronóstico de lluvia.

EN LA PASADA

- ☐ Primera toma a 1/125 s para asegurar material.
- ☐ Bajar a 1/60 s, después a 1/40 s. Revisar la rueda en pantalla, no el fondo.
- ☐ Cuatro a seis pasadas por ángulo: 3/4 delantero, lateral, 3/4 trasero, rueda.
- ☐ Ventana abajo entera, cinturón puesto, correa en la muñeca.
- ☐ Fondo limpio antes que ángulo bonito.
- ☐ Distancia pareja: corrige el auto cámara, nunca el sujeto.

ANTES DE CERRAR LA JORNADA

- ☐ Revisar al 100 % dos tomas de cada ángulo, no la miniatura.
- ☐ Confirmar que hay al menos una toma con la rueda girando por ángulo.
- ☐ Un detalle de rueda y uno de escape o alerón por auto.
- ☐ Respaldo de las tarjetas antes de salir del lugar.
- ☐ Anotar la ruta y los datos que funcionaron para la próxima sesión.