

## Scegliere la gomma adatta per la nostra moto

La scelta delle gomme rappresenta uno dei problemi più importanti, quando si va in moto.

I pneumatici sono i soli elementi di contatto tra la moto e l'asfalto e da questi dipende gran parte della dinamica di guida e della sicurezza.

Un telaio leggero, migliori sospensioni e freni potenti non servono, se le gomme non lavorano bene.

Con l'acceleratore ed i freni si impartiscono degli ordini, i pneumatici devono interpretarli e trasformarli in azioni efficaci, devono combinare positivamente le forze in gioco tra moto e strada.

Mettiamoci in testa che non siamo in macchina, di ruote ce ne sono solo due, le gomme devono funzionare più che bene, benissimo !

Pensando alla moto, ai suoi componenti ed alla sicurezza su strada, ci si rende conto che la ruota è una componente essenziale perché se le ruote non rispondono bene, la moto non è più sicura.

Quando si tratta di sostituire i pneumatici bisogna fare una scelta attenta ed oculata anche se talvolta si spende qualcosa in più, bisogna sempre trovare la soluzione più sicura.

I pneumatici sono costruiti conformemente a precisi parametri per viaggiare ad una specifica velocità massima e con un carico massimo sopportabile.

Questi parametri sono indicati dai codici stampati sul fianco della gomma.

Il codice di velocità è una lettera dell'alfabeto che indica la massima velocità sopportabile dal pneumatico, mentre l'indice di carico è un codice numerico corrispondente al carico massimo che un pneumatico può sopportare.

Sulla carta di circolazione è specificato l'indice di carico minimo ed è vietato usare un indice di carico inferiore, mentre è possibile montare un pneumatico con un indice di velocità superiore.

Per legge ogni pneumatico non può andare oltre una certa velocità per cui bisogna vagliare bene questo dato.

Ma non è questo l'unico parametro che dobbiamo considerare, ce ne sono ancora tanti altri.

La scelta dei pneumatici varia in base alle esigenze del pilota ed alle condizioni in cui saranno utilizzati.

Non esistono coperture che soddisfino qualunque esigenza, ma solo quella che si avvicina di più alle nostre.

L'aderenza è la caratteristica più importante in un pneumatico da moto.

Stabilisce la capacità del pneumatico di frenare bene senza bloccare la ruota, di variare la potenza senza perdere in aderenza e di effettuare svolte e cambi di direzione senza pericolo di slittamento.

In altri termini è sinonimo di sicurezza.

L'aderenza del pneumatico dipende principalmente da due fattori:

- la composizione chimica,
- la temperatura d'esercizio.

Con la definizione di «gomme tenere» e di «gomme dure» si distingue il grado di aderenza dei vari pneumatici. Una gomma tenera permette più aderenza di una gomma dura.

Si deve quindi individuare il pneumatico più adatto alla nostra moto ed al nostro stile di guida.

Gli elementi che definiscono le caratteristiche ed il comportamento dinamico di un pneumatico sono: **la mescola, la carcassa, il disegno del battistrada.**

**La mescola** è il primo materiale di contatto con l'asfalto, si prepara con vari tipi di gomme (polimeri) e con l'aggiunta di alcuni ingredienti chimici, uno dei principali è la silice, migliora la resistenza al rotolamento, la trazione sull'acqua e sulla neve.

La mescola differenzia i pneumatici prettamente stradali da quelli sportivi e racing.

Col termine "mescola" si intende la composizione chimica della gomma e ne costituisce il segreto industriale che ogni fabbricante conserva gelosamente.

Tralasciando le varie marche di pneumatici, in primis si deve definire la miscela ideale.

Sono classificate con lettere e numeri: A (dura), B (media) e C (morbida).

Queste tre classi (A B e C), hanno poi delle sottoclassi, distinte con numeri; la miscela dura, si classifica come A1, A2 e A3 (dove la A1 è la più dura, la A3 è la meno dura) e così via per altre mescole principali.

**La carcassa** è la parte strutturale, robusta è flessibile, realizzata con cordicelle di metallo o di altri materiali sintetici intrecciati tra loro a formare tele o cinture che vanno da un tallone (a ridosso del cerchio) all'altro o sono poste al di sotto del battistrada.

I punti strategici della carcassa sono la zona del battistrada, la spalla, il fianco ed il tallone: ognuno di questi conferisce alla copertura le peculiarità strutturali, che determineranno la prontezza di risposta, la maneggevolezza, la stabilità ed il grip.

**Il disegno del battistrada** diversifica le tipologie dei pneumatici: può essere costituito da ampi canali per il drenaggio dell'acqua o da scarsa intagliatura per le semislick, può formare piccoli tasselli flessibili o grandi blocchi rigidi. Dal suo aspetto dipendono anche la silenziosità, la guidabilità, la trazione su fondi scivolosi e il consumo di carburante.

Sul bagnato, un pneumatico di grandi dimensioni e con poche scolpiture rischia di andare in aquaplaning.

L'aquaplaning consiste nella perdita di aderenza del pneumatico con la strada.

Quando la superficie di contatto è ridotta a zero anche l'aderenza è ridotta a zero.

In questi casi il ruolo delle scolpiture è di far scorrere l'acqua al loro interno ed evitare in tal modo che davanti al pneumatico si formi un'onda, che è causa del fenomeno di aquaplaning.

Aspetto da non trascurare è il disegno del battistrada, una gomma in prevalenza liscia sull'asciutto garantisce un ottimo grip, ma sull'umido sarebbe come guidare sul sapone, mentre una gomma con più intagli garantisce comunque delle buone performance sull'asciutto e comunque riesce a tenere anche sul bagnato.

Un pneumatico «sport» su un manto stradale bagnato, sarà soggetto al rischio di aquaplaning per la relativa mancanza di scolpiture. Per un utilizzo di questo tipo, sarà più indicato un pneumatico da «strada».

La temperatura di funzionamento, relativamente bassa e rapidamente raggiungibile funzionerà nel suo intervallo ottimale di temperatura, offrirà quindi un'aderenza superiore di un pneumatico sport «freddo». Inoltre, su manto stradale bagnato, ridurrà i rischi di aquaplaning per la presenza delle scolpiture.

Pneumatici votati al racing o comunque ad uso sportivo sono costruiti con mescole molto morbide che assicurano una tenuta eccellente, ma hanno bisogno di temperature d'esercizio molto alte, anche oltre i 70°, naturalmente sono temperature che su strada sono difficili da far raggiungere al battistrada e quindi la gomma non lavora al massimo delle sue possibilità.

Una gomma sportiva meno racing, da il meglio anche su strada in quanto per poter lavorare al meglio la temperatura ottimale di esercizio è molto inferiore, anche 40° e quindi raggiungibili anche su strada.

Per scegliere i giusti pneumatici bisogna avere ben chiaro l'uso che si farà della moto, le temperature che verranno affrontate ed anche la propria esperienza nella guida.

In ogni caso è sempre bene ricordare di tenere sotto controllo la pressione di gonfiaggio, che influenza decisamente le prestazioni ed il livello di sicurezza garantiti dal pneumatico.

Ogni pneumatico presenta una sua temperatura di funzionamento ideale, in funzione della specifica composizione chimica, offrendo la massima aderenza ad una data temperatura o meglio entro uno specifico range di temperature, superato il quale l'aderenza del pneumatico peggiora (spesso contemporaneamente al degrado del pneumatico stesso) quando la temperatura continua ad aumentare.

Le sollecitazioni meccaniche a cui è sottoposto il pneumatico aumentano progressivamente la temperatura. Di norma i pneumatici teneri hanno una temperatura di funzionamento più elevata di un pneumatico a gomma dura ed impiegano più tempo ad aumentare di temperatura.

La gomma morbida, si scalda prima e tiene molto meglio la strada, ma si consuma molto più velocemente. La gomma dura, quindi meno "sportiva", ha meno "grip", ma va più che bene per una moto da turismo e se non si è "smanettoni"; percorrerà mediamente almeno 5-6000 km. In più rispetto ad una gomme morbida.

Un pneumatico «sport» non sarà necessariamente il pneumatico che offrirà la migliore aderenza se l'uso principale della moto è fatto su brevi percorsi urbani o in un clima freddo e piovoso.

Anche se il pneumatico «sport» offre in teoria una massima aderenza di gran lunga superiore ad un pneumatico da strada, su brevi percorsi urbani non avrà mai l'occasione di offrire la sua massima aderenza poiché non raggiungerà la sua temperatura di funzionamento ottimale.

Anche il clima ha la sua grande importanza.

C'è grande differenza circolare prevalentemente su asfalto bagnato o asciutto e molto caldo.

Infine va tenuto conto della velocità che normalmente teniamo, del nostro peso, della pesantezza della moto e della pendenza della strada.

La gomma turistica non va bene se percorrete meno di 3000 km annui perché prima ancora che il battistrada sia intaccato dovrete sostituirlo.

Quando una gomma comincia ad indurirsi, va sostituita per stare tranquilli.

La durata è di circa 3 anni ma questa indicazione è relativa.

Le gomme bimescola o trimescola, lasciamole agli amanti della pista. Sono gomme dure al centro e morbide sui lati, questo dà maggiore aderenza nei curvoni veloci, ma quando la parte morbida si degrada (e sarà molto prima della parte dura), si creano degli "scalini" tra le mescole che danno fastidiose vibrazioni sul manubrio e certamente problemi di feeling.

E' immediato capire la complessità della scelta ottimale.

Bisogna considerare l'uso che si fa della moto: il grip varia a seconda della temperatura d'esercizio, quindi in estate, con asfalto caldo avremo più "grip", in quanto la gomma andrà in temperatura velocemente, mentre in inverno tenderà a diminuire.

Evitare derapate, burn-out e cose simili.

In definitiva quali gomme scegliere?

La risposta rimane difficile da dare, ogni gomma trasmette sensazioni diverse a chi guida la moto, ognuno fa la propria scelta in base a ciò che sente e al feeling trasmesso.

Guidando in modo pulito si può capire il grado di sicurezza che si ha con le gomme montate. Se ci si trova bene, significa che quelle sono le gomme che meglio si adattano alla nostra guida. Per contro se nelle curve la moto appare strana, ci si sente insicuri, vuol dire che forse è il caso di cercare qualcosa di meglio.