

Per presentare il nuovo pneumatico UHP Eagle F1 Asymmetric 3, Goodyear ha scelto l'ambiente più impegnativo possibile: la pista. Il tracciato di Cervesina, intitolato a Tazio Nuvolari, e l'ex pilota di Formula 1 Ivan Capelli, hanno infatti messo alla prova il pneumatico durante la UHP Experience, l'evento dedicato al nuovissimo top di gamma della casa. I nuovi Eagle F1 sono stati montati sulle potenti vetture Mercedes della AMG Driving Academy, tra cui diverse A45 e CLA AMG da 381 cavalli, che hanno sicuramente evidenziato i pregi dei nuovi pneumatici Goodyear.

Piero Gennari, Brand Manager Consumer & Motorcycle at Goodyear Dunlop Italia, ha affermato: "Il nuovo Eagle racchiude il DNA di Goodyear, la voglia di innovare e di offrire agli automobilisti un prodotto eccellente in tutte le caratteristiche. In effetti non c'era neppure bisogno di presentare un nuovo modello, date le performance, i risultati dei test 2015, le omologazioni OE e i dati di vendita del 2. Ma Goodyear vuole guardare sempre avanti, innovando, sviluppando e creando continuamente. Eagle F1 Asymmetric 3 è un pneumatico in grado di superare il precedente in tutte le caratteristiche."



Le previsioni di mercato per i prossimi 5
anni

Il segmento UHP è decisamente in espansione e per i prossimi 5 anni presenterà il maggior tasso di crescita percentuale del mercato. Il mercato dei pneumatici standard è previsto in leggero calo, con un tasso che diminuirà, fino al 2020, di circa l'1% annuo. Le vendite di pneumatici HP, ovvero i 15 e 16 pollici, si attesteranno su una crescita dell'1,5% circa annua, ma sarà l'UHP a dominare, con un tasso superiore al 3% annuo. La spiegazione di queste previsioni è molto semplice: se 40 anni fa la Golf GTI usciva dalla fabbrica con ruote e pneumatici da 13 pollici, oggi sono montate in equipaggiamento originale gomme da 17 pollici, con opzioni per i 18 e i 19 pollici. Inoltre, il peso delle vetture è raddoppiato, così come la cavalleria e le dimensioni, mentre la richiesta di comfort, sicurezza e le necessità degli automobilisti sono cambiate completamente. Un pneumatico deve evolversi di conseguenza e garantire prestazioni eccellenti in ogni condizione.



Il confronto tra il Goodyear Eagle F1
Asymmetric 2 e il 3

"I pneumatici UHP di nuova generazione devono essere trasversali, ovvero capaci di comportarsi in modo eccellente in tutte le situazioni e caratteristiche: asciutto, bagnato, frenata, resistenza al rotolamento, resa chilometrica, piacere di guida, sicurezza e molto

altro. Per questo motivo il nuovo Eagle F1 Asymmetric 3 è stato completamente rivoluzionato rispetto al 2, che rimarrà in gamma soltanto per le misure di primo equipaggiamento: il disegno del battistrada è totalmente nuovo e presenta la tecnologia Active Braking, che aumenta superficie di contatto e grip durante la frenata, riducendo così lo spazio di frenata sia su fondo bagnato che su asciutto. Inoltre, la nuova mescola Grip Booster, realizzata con resine adesive che aumentano l'aderenza con la superficie stradale, offre eccezionale grip in frenata e straordinaria aderenza su asciutto e bagnato. Infine, un aspetto poco considerato ma di fondamentale importanza è la costruzione, che è stata rinforzata ma al contempo alleggerita, in modo da garantire miglior maneggevolezza, velocità di risposta in curva, consumo omogeneo del battistrada e risparmio di carburante. Rispetto al 2, i miglioramenti più significativi sono sicuramente nel comportamento sul bagnato, come si può vedere nella tabella a lato.

Il TÜV SÜD si è occupato, invece, di analizzare l'Eagle F1 Asymmetric 3 contro la concorrenza premium composta da Michelin Pilot Sport 3, Bridgestone Potenza S001 e Continental Sport Contact 5. Rispetto alla media dei tre prodotti concorrenti, il nuovo Eagle è in vantaggio su tutte le performance analizzate tranne l'Aquaplaning in rettilineo e quello in curva, dove è in linea con i concorrenti. Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 ha anche uno spazio di frenata inferiore di 2,6 metri sulle strade bagnate e di 1,3 metri sull'asciutto, un comportamento sul bagnato migliore del 4%, nonché una resistenza al rotolamento migliore del 10,9%. Inoltre la durata di Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 è stata testata dall'organizzazione indipendente Dekra e, rispetto alla media dei tre principali concorrenti, è risultata superiore del 31%, pari a una media di 11.500 km extra.

Il risultato di queste ottime prestazioni è stato subito evidente: solitamente, le case auto impiegano circa due-tre anni per omologare un prodotto in primo equipaggiamento, ma per la prima volta in assoluto l'Eagle F1 Asymmetric 3 è stato immediatamente approvato da Jaguar per l'XF, da Chevrolet per la Camaro, da Alfa Romeo per la nuova Giulia e da Mercedes Benz per la Classe E.

Capelli, che ha corso 93 gp in F1 su gomme Goodyear, ha provato in tutti i modi a mettere in crisi i pneumatici con degli Hot Lap a bordo di una A45, la vettura 2.0 turbo più potente del mercato. Tuttavia, alla fine si è dovuto arrendere, sottolineando la bontà del prodotto, l'ottimo handling e le eccezionali capacità in frenata e accelerazione.

Il nuovo Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 presentato e testato in pista | 3



HiRes



Il nuovo Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 presentato e testato in pista | 4



Il nuovo Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 presentato e testato in pista | 5



Il nuovo Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 presentato e testato in pista | 6



© riproduzione riservata
pubblicato il 21 / 03 / 2016