Metzeler ha presentato il nuovo pneumatico Racing Supersport Racetec RR nel corso di una conferenza stampa internazionale che si è svolta presso lo stand del brand di pneumatici ad EICMA, l'Esposizione Mondiale del Motociclismo che ha luogo con cadenza annuale a Milano e che proprio quest'anno celebra il suo centenario.

Racetec RR, successore del Racetec Interact, è il nuovo pneumatico di Metzeler disponibile nelle mescole K1, K2 e K3 che si caratterizza per l'elevato grip che è in grado di offrire in tutte le condizioni, la precisione di guida, l'eccellente stabilità e la costanza delle prestazioni. Racetec RR deriva direttamente dall'esperienza di Metzeler nelle competizioni Road Racing a cui il brand dell'elefantino partecipa con soddisfazione ormai da molti anni. Nel solo 2014 i piloti supportati da Metzeler nelle competizioni su strada sono saliti ben 39 volte sul podio ottenendo 16 primi posti. Grazie all'importante impegno in queste attività, Metzeler ha potuto rinnovare completamente la sua gamma sportiva e così, già nel 2013, ha sviluppato e lanciato sul mercato Sportec M7 RR e, ad un anno esatto di distanza, completa il progetto di rinnovamento con il nuovo Racing Supersport Racetec RR.

Nello specifico, questo pneumatico è stato progettato e testato nelle competizioni più importanti come la North West 200, il Metzeler Ulster Grand Prix, la Southern 100 e soprattutto l'Isle of Man TT, in cui ha vinto la classe Supersport gommando la Triumph Daytona di Gary Johnson. Queste gare non si svolgono in circuito ma su strade che sono aperte al pubblico nel corso dell'anno e in cui sono riscontrabili tutte le situazioni che ogni motociclista incontra sulle strade di tutti i giorni, proprio per questo motivo sono state scelte da Metzeler come terreno di prova e sviluppo.

Le origini di Racetec RR sono chiare fin dal suo nome: Racetec identifica la gamma di prodotti Metzeler dedicati all'attività sportiva mentre RR, inteso come Road Racing, testimonia il contesto in cui è nato questo progetto. È dedicato sia ai motociclisti che vogliono andare in pista a livello professionale sia a quelli che lo fanno come semplice hobby per sessioni di divertimento in circuito. Più in generale, è pensato per tutti i proprietari di moto supersportive e naked che amano la guida sportiva e che vogliono il massimo in termini di grip anche su strada, alla ricerca di emozioni forti e di un altissimo livello di prestazioni.

Racetec RR racchiude le tecnologie, i materiali, i processi avanzati e il know-how raggiunto dagli pneumatici Metzeler negli ultimi anni per offrire un nuovo livello di prestazioni. Racetec RR presenta nuovi profili, materiali della struttura, mescole e disegno battistrada.

Il Road Racing è una delle attività sportive più difficili e impegnative per via della combinazione di fattori quali l'elevato chilometraggio di gara, le alte velocità medie, la

variazione altimetrica e di temperatura e la varietà del manto stradale. Racetec RR è stato progettato per far fronte a tutte queste diverse situazioni che si possono incontrare in una sola gara, fornendo un chilometraggio e una costanza senza rivali unite ad una grandissima versatilità.

I principali vantaggi offerti da Racetec RR sono:

- Grip in tutte le condizioni, sia su strada che in pista grazie alla versatilità delle mescole
- Precisione di guida e stabilità, caratteristiche utili sia in fase di piega che su rettilineo grazie alla capacità degli pneumatici di assorbire le asperità dell'asfalto
- Costanza delle prestazioni durante tutta la vita utile dello pneumatico

In particolare il pneumatico posteriore è bimescola ed è in grado di offrire un ottimo grip in curva insieme ad elevata stabilità alle alte velocità. A differenza del suo predecessore, tutte le misure e mescole del Racetec RR presentano l'indice di velocità W in parentesi che permette a questi pneumatici di circolare liberamente su strade aperte al pubblico e non solo in circuito.

Le gare Road Racing solitamente sono molto lunghe, fino a 240 chilometri complessivi, mediamente oltre il doppio rispetto alle competizioni in circuito. Per questo motivo la durata e la capacità di preservare l'integrità e le prestazioni dei pneumatici si rivela un fattore chiave per la vittoria. Racetec RR è vincitore in questo ambito grazie alle caratteristiche delle mescole e al disegno del battistrada.

Tutte le specifiche delle mescole utilizzate nel Racetec RR sono caratterizzate da una elevata resistenza all'abrasione grazie alla dispersione omogenea dei componenti ottenuta tramite un processo di miscelazione esclusivo e brevettato. Per fronteggiare le condizioni variabili che si possono incontrare nel corso della stessa gara, Metzeler ha fortemente ampliato la versatilità delle mescole.

Se per esempio la versione K2 del Racetec Interact era destinata ad essere utilizzata con condizioni stradali difficili e basse temperature, ora la mescola K2 del nuovo Racetec RR offre elevate prestazioni anche alle alte temperature e con asfalto più liscio. Allo stesso modo, la mescola K1 di Racetec RR ora può essere utilizzata anche in condizioni di minori temperature e con un manto stradale più aggressivo.

Per raggiungere questo obiettivo, si è lavorato principalmente sulle formule delle mescole, bilanciando polimeri, resine e cariche rinforzanti per generare diverse proprietà.

Racetec RR è disponibile nelle mescole K1, K2 e K3. I motociclisti potranno facilmente distinguere una mescola dall'altra grazie alle etichette applicate sul fianco e alle strisce colorate sulla fascia battistrada.

- K1 – SOFT in mescola morbida. Ha un'etichetta sul fianco con la scritta K1 in blu e una striscia sempre di colore blu sulla fascia battistrada
- K2 – MEDIUM in mescola di media durezza. Presenta un'etichetta sul fianco con la scritta K2 in verde e una striscia verde sulla fascia battistrada
- K3 – HARD in mescola più dura. Si distingue per un'etichetta sul fianco con la scritta K3 in giallo e una striscia gialla sulla fascia battistrada

Per quanto riguarda le soluzioni posteriori il criterio di scelta per l'utilizzo si basa sulla severità dell'asfalto, sulla temperatura e sulla durata della prestazione richiesta (long-run). Per esempio, un asfalto caldo perde parte del suo naturale grip meccanico diventando più liscio e scivoloso. In queste condizioni è necessaria una mescola più morbida (come la K1) che possa aderire il più possibile alla superficie dell'asfalto. Un asfalto freddo, al contrario, tende ad essere più aggressivo e ruvido offrendo quindi un maggiore grip di natura meccanica che, tuttavia, può provocare strappi e lacerazioni dello pneumatico che pertanto necessita di una mescola con maggiore resistenza (come la K2).

Per le soluzioni anteriori il criterio di scelta per l'utilizzo si basa non solo su temperatura esterna e tipologia del percorso (molto guidato o lunghi rettilinei, avvallamenti, ecc.) ma anche su aggressività/stile di guida del pilota che si ripercuote sull'anteriore. In generale, parlando di condizioni climatiche, quando la temperatura del tracciato aumenta, la mescola tende a perdere la sua compattezza e rigidità. Questo comportamento può provocare movimenti in fase di piega. Una mescola più rigida come la K2 minimizza questo effetto. Al contrario, quando il tracciato è freddo, la mescola tende ad irrigidirsi a scapito di grip e stabilità in frenata. In queste condizioni è meglio utilizzare una mescola morbida come la K1.

La mescola K3 è dedicata all'utilizzo non competitivo e può essere usata a qualsiasi temperatura, in qualsiasi condizione di granulometria dell'asfalto ed è in grado di offrire una durata sensibilmente superiore.

Un'altra caratteristica peculiare delle gare su strada è la presenza di rettilinei molto lunghi, dove le moto mantengono velocità superiori ai 300 Km/h anche per molto tempo.

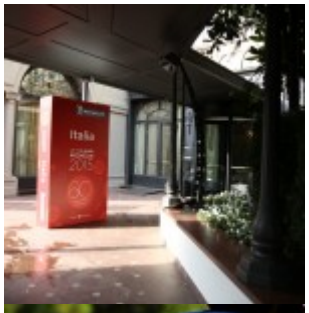
Questa situazione genera tipicamente un surriscaldamento della sezione centrale dello pneumatico che rimane a contatto con il suolo e un raffreddamento sulle spalle. Come conseguenza, quando si entra in curva dopo aver percorso un rettilineo, il fianco potrebbe non essere nella corretta temperatura operativa e quindi in grado di garantire tutto il grip necessario. Racetec RR utilizza una soluzione bimescola posteriore con una struttura "Cap and Base" in cui la mescola centrale supporta la mescola laterale posizionandosi nel sottostrato del battistrada. Pur generando di per sé meno calore, questa mescola centrale è in grado di distribuirlo nel sottostrato e quindi di riscaldare la mescola presente sui lati.

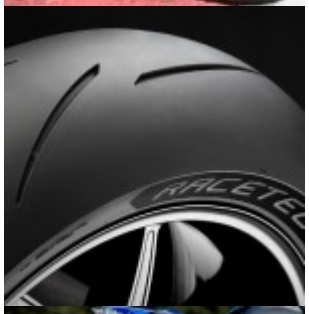
Con questa soluzione, più il rettilineo è lungo e più tempo avrà la mescola centrale, e conseguentemente quella laterale, di scaldarsi raggiungendo e mantenendo la temperatura operativa e assicurando una perfetta aderenza quando si dovrà percorrere la curva.

La disposizione degli intagli longitudinali centrali è volta alla massimizzazione della compattezza della fascia battistrada per ottimizzare la stabilità in rettilineo. La posizione degli intagli trasversali offre aderenza in curva in tutte le condizioni di asfalto pur minimizzando gli effetti dell'usura grazie all'orientamento degli stessi. La stabilità è un fattore chiave nelle competizioni su strada. L'alta velocità a cui si percorrono i rettilinei innesca oscillazioni sul veicolo che ne influenzano le prestazioni. L'innovativo materiale di carcassa impiegato nella struttura del Racetec RR ne eleva la sua rigidità laterale minimizzando queste oscillazioni.

Nel caso di un tracciato stradale le sue peculiarità, rappresentate da tombini, rattoppi del manto stradale e salti, creano improvvise perdite di aderenza. I profili di cappello e fianco sono stati studiati per assorbire le asperità e nel contempo smorzarne, senza generare oscillazioni, le deformazioni dell'impatto.

Racetec RR sarà acquistabile presso tutti i rivenditori Metzeler a partire da gennaio 2015 nelle seguenti misure e mescole:


Italia



© riproduzione riservata
pubblicato il 6 / 11 / 2014