I pneumatici enduro street Tourance Next di Metzeler sono stati selezionati come primo equipaggiamento della nuova Triumph Tiger Explorer nelle misure 120/70 R19 M/C 60V TL anteriore e 170/60 R17 M/C 72V TL posteriore.

Tourance Next è la terza generazione della gamma Tourance ed è stato specificatamente disegnato per le moto adventure touring ed enduro street di ultima generazione.

Tourance Next è il riferimento del segmento per quanto riguarda:

- Grip su bagnato e sicurezza di guida, grazie alle mescole che sono state studiate per lavorare in sincronia con gli intagli del disegno battistrada. Questo pneumatico è quindi in grado di garantire un grip eccellente sul bagnato comunicando al motociclista una sensazione di totale sicurezza in qualsiasi condizione, anche quando l'asfalto è sporco e scivoloso.
- Chilometraggio elevato: la combinazione e l'interazione tra il disegno battistrada e le mescole comporta un miglioramento sensibile nella regolarità dell'usura e di conseguenza un aumento del chilometraggio.
- Stabilità di prim'ordine, perchè la struttura e i profili del nuovo Tourance Next sono stati sviluppati per le Enduro Street di ultima generazione riponendo particolare attenzione nel garantire stabilità anche alle alte velocità con moto con bauletti e passeggero.

Per quanto riguarda le mescole il Tourance Next vanta una configurazione differenziata tra anteriore e posteriore, derivata dall'esperienza maturata sul Roadtec Z8 Interact (già vincitore di molte comparative a livello internazionale) e nel segmento sport touring, focalizzandosi nell'accrescere due caratteristiche principali: il comportamento su bagnato e il chilometraggio. Per ottenere le migliori prestazioni possibili sul bagnato, con particolare attenzione alle situazioni di guida critiche come la frenata sul bagnato, l'aderenza sul bagnato e la frenata di emergenza, in Metzeler hanno combinato la silice con polimeri sintetitici ad elevate prestazioni e nuove resine e agenti plastificanti. Questa combinazione, attraverso il nostro processo esclusivo e brevettato di miscelazione, produce un elevatissimo livello di omogeneità delle mescole.

Nello specifico le misure posteriori del Tourance Next adottano una soluzione bimescola con una sezione centrale che copre completamente l'area di impronta durante la marcia in rettilineo e presenta un contenuto bilanciato di silice, specificamente sviluppato per ottimizzare il chilometraggio e stabilità, anche ad alta velocità a pieno carico e con passeggero.

La mescola delle spalle ha un elevato contenuto di silice, in grado di garantire un ottimo grip chimico sul bagnato e di ridurre lo slittamento in qualsiasi condizione. Inizia la sua funzione non appena la traiettoria cambia da diritto per andare in piega trasmettendo così al motociclista una grande sicurezza di guida.

Il pneumatico anteriore è invece monomescola con un alto contenuto di silice e vanta diverse tipologie di polimeri e resine che forniscono un sensibile miglioramento in termini di maneggevolezza e grip. Il rapido riscaldamento e grip sull'asciutto sono garantiti dalla nuova struttura di polimeri e composti sviluppati con il nuovo processo di miscelazione.

Parlando della struttura, all'anteriore il Tourance Next implementa una struttura ad elevata rigidità. La recente evoluzione di materiali e fibre ha reso anche possibile utilizzare una cintura X-Ply (invece della cintura in acciaio a 0°) con una nuova geometria che garantisce l'effetto di una spinta laterale molto più potente quando si piega, oltre a maggiore precisione di traiettoria, il tutto a beneficio di migliore maneggevolezza e una maggiore stabilità. Al posteriore invece, Tourance Next utilizza la già consolidata tecnologia Interacttm con una disposizione a tre zone di tensione variabile.

La tecnologia Interacttm, grazie al tensionamento variabile, è ciò che permette di combinare due mescole così diverse, con tutti i benefici che ne derivano, con il tradizionale comportamento progressivo che caratterizza i prodotti Metzeler della linea Interacttm.

I profili sono stati sviluppati insieme alla struttura e con il preciso scopo di migliorare il comportamento su asfalto, l'utilizzo turistico delle motociclette, la regolarità dell'usura, il chilometraggio, il comfort e l'interazione con i sistemi di frenata ABS e le sospensioni. Il profilo dell'area centrale è più arrotondato nell'area di metà piega e più regolare verso il centro. Insieme con la struttura ad elevata rigidità, questo fornisce una superficie di impronta più larga e corta, che riduce l'abrasione della mescola e quindi aumenta il chilometraggio. Il fianco presenta invece un profilo più accentuato che sostenuto dalla struttura interna più rigida è in grado di assorbire meglio le asperità dell'asfalto, a favore del comfort nella guida, e di interagire in modo ottimale con ABS e impianto frenante.

Infine, il disegno del battistrada, è stato progettato con l'obiettivo di migliorare l'usura e quindi il chilometraggio, soprattutto sull'anteriore, modificando la geometria degli intagli per distribuire meglio le forze.

Queste le principali caratteristiche del battistrada:

1. Gli intagli centrali hanno un duplice scopo: forniscono la trazione in off-road e

drenaggio dell’acqua efficiente su strada
2. Gli intagli laterali proseguono il ruolo di quelli centrali quando si scende in piega
3. Gli intagli intermedi offrono sostegno laterale quando si va in piega sia su strada che in fuoristrada e sono molto efficienti nel drenare l’acqua.
4. Gli intagli diagonali garantiscono un corretto drenaggio dell’acqua e la trazione a qualsiasi angolo di piega.

I ponti tra gli intagli forniscono compattezza all’intero disegno battistrada, aumentando la stabilità della mescola e migliorandone l’usura. Grazie a questi ponti non ci sono più blocchi isolati della mescola con un grande vantaggio per la stabilità, l’usura e chilometraggio.