

Dunlop RoadSmart II – TEST

Il pneumatico Sport Touring che strizza l'occhio agli sportivi



OmniMoto.it



Il mercato motociclistico degli ultimi dieci anni ha vissuto notevoli cambiamenti, con gli **equilibri dei diversi segmenti** che si sono spostati anche di molto facendo, di conseguenza, cambiare le esigenze della clientela in tema di pneumatici.

Analizzando il mercato delle gomme moto a livello europeo dal 2002 ad oggi, si nota che il settore delle coperture non ha avuto dei grossi incrementi di vendita mentre quello dei pneumatici Sport Touring è cresciuto tantissimo con una percentuale positiva del 52%. Ciò significa che piano piano le esigenze del mercato sono mutate e c'è stato un travaso di vendita a favore delle gomme sport Touring, e di conseguenza anche il target di clientela che nel 2007 ha provato il conosciuto **Dunlop RoadSmart** oggi è cambiato, nei bisogni legati al pneumatico.

Questo doveroso preambolo è necessario a inquadrare correttamente la destinazione nel mercato del nuovo **RoadSmart II** che oggi sconfinava un po' di più rispetto al predecessore nel settore delle gomme Supersportive, senza perdere però nulla in quanto alla sua attitudine turistica.

ROADSMART II: L'ASSO PIGLIATUTTO

Questa rinnovata copertura di Dunlop si propone di abbracciare quanti più tipi di motociclette possibili sul mercato. Negli intenti della casa statunitense, questa gomma può essere montata indifferentemente su pesanti **Sport Touring**, su agili **Naked**, ma anche su ciclistiche **On-Off** senza dimenticare le grosse **Custom**.

Considerato che il modello precedente vantava già delle ottime prestazioni, a Dunlop non restava che migliorarle ulteriormente, cercando di intervenire anche su quegli aspetti che sono stati oggetto di critiche da parte dell'utenza. Si è lavorato, quindi, per migliorare le prestazioni su asciutto e sul bagnato, di incrementare il chilometraggio utile della copertura e, punto debole del RoadSmart, migliorare il comfort.

RICERCA E SVILUPPO

Il nuovo **Dunlop RoadSmart II** è stato oggetto di un lavoro di sviluppo **durato 22 mesi**, nei quali tutte le sedi Dunlop hanno partecipato. Le fasi di progetto, per le quali si è fatto ampio ricorso alle più moderne tecniche di modellazione e di calcolo predittivo, sono state seguite dai centri di innovazione di Birmingham in Inghilterra, di Colmar-Berg in Lussemburgo e Akron in Ohio. Lo sviluppo della nuova mescola è stato invece condotto ad Hanau in Germania mentre tutte le fasi di test strumentali sono state fatte sui vari centri di prova di Good Year Dunlop e soprattutto presso il circuito di **Mireval** dove abbiamo potuto testare le nuove gomme.

Dopo la prima fase progettuale, sono stati realizzati ben **670 pneumatici** prototipo con **88 diverse specifiche**. Le fasi di test sono state condotte sia in laboratorio, dove sono stati percorsi oltre **523.000 km** in 62 test strutturali e di durata, che su strada e in circuito. Sull'asciutto sono stati condotti **209 test** a cui bisogna aggiungere **92 sul bagnato**. Sono stati eseguiti poi **141 test ad alta velocità** e una prova complessiva di durata di ben **148.500 km**.

QUATTRO PER QUATTRO

Cerchiamo di analizzare le caratteristiche chiave che un pneumatico Sport Touring deve avere, riassumendole in quattro aspetti: prestazioni su asciutto, prestazioni sul bagnato, chilometraggio e comfort.

I primi due sono stati fin da subito i punti forti del RoadSmart presentato nel 2007, mentre sugli altri due è stato necessario lavorare per raggiungere, e superare, la concorrenza.

Le prestazioni su asciutto si possono concretizzare in due parametri: **maneggevolezza e stabilità**. Essi dipendono essenzialmente da tre aspetti costruttivi: la struttura, il profilo e il disegno del battistrada.

La struttura del RoadSmart II prevede la ben nota tecnologia con **cintura in acciaio JLB** che è in grado di assicurare ai pneumatici la corretta stabilità alle alte velocità. In particolare, la carcassa del posteriore è stata irrigidita del 15%, mentre l'anteriore ha una rigidità inferiore quando la moto è in curva e ciò contribuisce a ridurre **l'effetto shimmy**.

Profilo e disegno del battistrada vanno a braccetto nella ricerca di un'area di contatto più ampia e uniforme possibile. In particolare, sul RoadSmart II è stato cambiato il profilo rendendo entrambe le coperture più alte con un profilo più rotondo di prima. Il "pattern" del battistrada è cambiato e in particolare l'anteriore ha una superficie di contatto al suolo che è maggiore di prima ad ogni angolo di piega, ma è anche più costante di prima. Per il posteriore, invece, l'area di contatto è stata leggermente diminuita fino a circa 35° di piega, mentre è cresciuta alle pieghe maggiori per dare più sicurezza sull'asciutto.

Le prestazioni sul bagnato si identificano in due aspetti: le prestazioni in frenata e la prevedibilità di comportamento. I fattori che incidono in questo campo sono essenzialmente il disegno del battistrada e la **composizione della mescola**. Per capire quanto incida sull'aderenza sul bagnato la scolpitura possiamo utilizzare il **rapporto tra pieni e vuoti** nel disegno della gomma.

Il RoadSmart II ha all'anteriore un valore del rapporto "land/sea" basso e che resta quasi costante a tutti gli angoli di piega, perché è questo pneumatico che deve drenare l'acqua incontrata sulla strada; il posteriore, invece, ha un rapporto pieni/vuoti che è molto alto al centro, per dare stabilità e aderenza in accelerazione sull'asciutto, ma cala al crescere dell'angolo di piega per dare più aderenza sul bagnato. In merito alla mescola, in Dunlop hanno fatto un ulteriore passo avanti da quando venne introdotta la **silice** nel 2002 sul D220, immettendo sul mercato una nuova generazione di battistrada anteriori a **base di polimero liquido** che offre un grip superiore sul bagnato.

La durata del pneumatico si può identificare in elevato chilometraggio e stabilità delle prestazioni con l'usura. Su questi aspetti influiscono tutte le caratteristiche costruttive dei pneumatici: il disegno del battistrada perché distribuendo con maggiore omogeneità la pressione al suolo si riduce l'usura irregolare. La mescola influisce sulla continuità delle prestazioni perché il nuovo **polimero liquido** introdotto da Dunlop evita che le qualità di aderenza del battistrada cambino con l'usura per via di un degrado della struttura polimerica.

Costruzione e profilo incidono alla stessa maniera del disegno del battistrada, perché agendo su di essi è possibile rendere più uniforme la pressione di contatto al suolo e quindi migliorare la durata della gomma.

Da ultimo il **Comfort**, che è un aspetto del pneumatico sul quale influiscono principalmente la costruzione della gomma e il suo profilo.

Per migliorare questo aspetto, la Dunlop ha eseguito una serie di test di capacità di assorbimento degli urti in laboratorio, misurando la forza trasmessa dal pneumatico ai supporti e la velocità di assorbimento dell'urto. Dai test è emerso che la rinnovata carcassa e il diverso profilo del RoadSmart II hanno permesso alla copertura di ridurre l'energia che essa trasmette alla motocicletta e di vibrare meno.

LA PROVA: UN VERO TOUR DE FORCE

I quartieri generali europei della **Dunlop** hanno pensato di organizzare un test decisamente probante per far toccare con mano ai giornalisti di tutto il mondo le migliorie introdotte con il **RoadSmart II**.

La prima parte del test ha previsto un percorso di **oltre 250 km** in Corsica, su strade molto tortuose per

provare al meglio le gomme, con lunghi tratti su **asfalto devastato** per valutare le doti di comfort della copertura.

Dopodichè, hanno caricato tutti su un aereo e ci hanno catapultato a **Mireval** nel sud della Francia, per provare le gomme in condizioni più estreme presso il centro prove della Dunlop. Vediamo come è andata.

SU STRADA: PRESTAZIONALE CON TUTTE LE MOTO

Per il nostro **test su strada**, che si è rivelato un **vero tour de force** per la lunghezza del percorso da fare in poco tempo, abbiamo avuto a disposizione una selva di moto di estrazioni davvero diverse tra loro. La scelta si è dimostrata azzeccata perché ci ha permesso di provare le gomme su agili nude come la **Suzuki GSR 750** o la Kawasaki Z750R, ma anche pesanti supertourer come la **BMW R1200 RT** o la **Yamaha FJR 1300**. Non mancavano poi delle On-Off come le divertentissime **Benelli Tre-K 1130 e 899**, o la **Honda Crossrunner**, senza dimenticare le nude più potenti come **Ducati Monster 1100 Evo** o la Benelli TNT 1130.

Sulle tortuose strade Corse, il RoadSmart II si è **comportato in maniera ineccepibile**, adattandosi ad ogni ciclistica senza colpo ferire. Le prestazioni offerte sull'asciutto sono davvero ottime: il profilo più arrotondato rispetto a prima ha reso le gomme **più maneggevoli nell'inserimento in curva** e gli ha dato ancora più appoggio sulla spalla.

Senza accorgersene si inizia a viaggiare su ritmi davvero elevati su strada in tutta sicurezza. Pur forzando, infatti, il RoadSmart II non ha mai mostrato difetti e, anche arrivando lunghi in frenata, ha mostrato ottime capacità direzionali con i freni tirati, il che si traduce in sicurezza di guida.

L'unico appunto che possiamo muovere alla copertura Dunlop è che il comfort trasmesso, specie dalla gomma posteriore, **non è ancora all'altezza dei competitor**, in quanto si avverte che la carcassa è molto rigida. Sui tratti di asfalto molto sconnesso, infatti, si avverte ancora qualche colpo troppo secco, provenire dal retrotreno. Giusto per fare un esempio, su una moto come la BMW R 1200RT dotata di ESA, chi scrive è abituato a guidare allegramente con le sospensioni sulla taratura "Sport", mentre con il **RoadSmart II** era sufficiente impostare l'ESA su "Normal" per avere lo stesso feeling di sempre.

IN PISTA: STRIZZA L'OCCHIO AGLI SPORTIVI

La nostra seconda giornata di prove, tenutasi sulla pista di Mireval, è stata programmata per farci provare il RoadSmart II in comparativa con i competitor del segmento, in tre diversi test: guida in pista, guida sul bagnato, guida sullo steering pad.

I tutti e tre i casi le gomme avversarie erano il **Michelin Pilot Road 3** e il **Bridgestone BT-023**.

La prova in pista ha evidenziato che con tutte e tre le gomme provate, si possono tenere ritmi che solo dieci anni fa erano del tutto impensabili per una copertura da turismo.

Avevamo a disposizione delle **Suzuki GSX-R 750** con le quali siamo andati così forte da stentare a crederci.

In pista la gomma che ci ha convinto meno è stata la Michelin, soprattutto perché i suoi intagli della scolpitura sono tali da drenare molto bene l'acqua ma **fanno perdere stabilità** in piega alla gomma. La maneggevolezza è elevatissima, ma la fase di discesa in piega è un po' discontinua.

Passando alle Bridgestone: su queste gomme ci siamo trovati meglio, soprattutto con l'anteriore che è più stabile, ma meno maneggevole del Michelin. Il grip è elevato, ma l'impressione che ci ha dato è che la BT-023 **tenda a scaldarsi troppo** dopo pochi giri di pista e quindi perda presto grip, specie al posteriore.

Passando alla Dunlop si avverte fin da subito che il RoadSmart II ha un'indole più sportiva degli altri due; scende in piega rapido e rotondo e mostra una **grande stabilità** alla massima piega. Il grip offerto è elevato e la perdita di aderenza quando si esagera è **progressiva e controllabile**, simile al comportamento del Bridgestone, mentre il Michelin quando molla è più brusco.

Ottima anche la tenuta dopo molti giri, segno che la stabilità termica è corretta e la miscela non perde le sue caratteristiche.

Passati sulla pista da bagnato abbiamo riprovato le stesse gomme montate su una Honda CB1000R con ABS.

Il confronto tra le tre vede il Bridgestone nettamente svantaggiato rispetto agli altri due, con un feeling poco sicuro anche a piccole inclinazioni. Giusto per capirci meglio, con il Bridgestone non si va per terra, perché l'aderenza c'è, ma la sensazione che si riceve dalla gomma è di aderenza precaria e ciò impedisce di guidare sereni. Situazione del tutto diversa guidando con le Dunlop e le Michelin. Queste due gomme offrono prestazioni molto simili sul bagnato, ma in maniera del tutto diversa. La Michelin si fa forte della **scolpitura con lamelle** che drena benissimo l'acqua e la sensazione che il pilota riceve è di continue piccole perdite di aderenza che, essendo millimetriche, non impediscono di continuare a piegare in sicurezza. Si tratta di fare solamente abitudine al comportamento, ma la sensazione di sicurezza è ottima. Il Dunlop, invece, mostra un comportamento del tutto diverso: il grip sul bagnato è elevato, e le perdite di aderenza sono di entità maggiore rispetto al Michelin, ma sono talmente dolci e progressive che si può continuare a guidare in tranquillità senza problemi.

Grazie al fatto che la CB 1000R avesse l'ABS abbiamo potuto tirare qualche staccata riscontrando un'ottima risposta da parte di Dunlop e Michelin (leggermente meglio quest'ultimo), e un po' peggiore da parte del Bridgestone.

Chiudiamo con lo **steering pad**. In questo test, condotto con delle Suzuki GSX-R 750, è possibile valutare la **capacità del pneumatico di mantenere le traiettorie impostate** e la sua tendenza a cadere all'interno della curva.

La prova andava condotta dapprima a **60 km/h** per passare poi a **90 km/h**. In questo caso il responso della pista è stato che: il Michelin mostra una grandissima maneggevolezza, che però si traduce in una conduzione in curva meno precisa che richiede correzioni, mentre il Bridgestone si è mostrato molto stabile, ma decisamente meno maneggevole nella ricerca di un cambio di traiettoria. Esattamente in mezzo si posiziona il Dunlop, che è forse un po' meno agile del Michelin, ma offre una perfetta stabilità in curva a tutte le velocità.

In conclusione di questo probante test non possiamo che promuovere il nuovo **Dunlop RoadSmart II**, ripromettendoci di verificarne la durata in un long test. Il nostro giudizio è comunque ottimo: una gomma da turismo che permette di togliersi qualche soddisfazione in pista... Non ci credete? **Guardate il video qui sotto!**

In questo test abbiamo utilizzato:

Casco **Shark**

Tuta, guanti, stivali, paraschiena, giubbotto: **Alpinestars**

Autore: Lorenzo Gargiulo

Data: 5 Ottobre 2011

Tags: [Test](#), [Dunlop](#), [1000](#), [600](#), [bicilindriche](#), [cruiser](#), [gomme](#), [monocilindriche](#), [naked](#), [sicurezza](#), [tecnologia](#), [turismo](#), [viaggi](#)