

ArtecMoto.com-Artículos Técnicos de Motocicletas-Neumáticos II

NEUMÁTICOS II

En este artículo, resumiremos las opciones de monta de neumáticos que tenemos los moteros, con algunos comentarios. Como veréis están distribuidos en 4 grupos por la orientación de su uso. Lo primero que debemos tener claro es el segmento dentro del cual tenemos que escoger neumático.

Cualquiera que vaya a utilizar una moto de mediana o gran cilindrada (a partir de una GS500), por muy rutero que sea, es aconsejable que no monte unas gomas más duras que las del segmento turismo. Unas macadam 100, por ejemplo, duran una barbaridad y tienen un agarre que bien calientes pueden satisfacer las necesidades del 95% de los conductores. Las Laser, Pirelli MT75, Macadam 50...etc mejor las dejamos para las CB250 y compañía, y para aquellos que tengan que hacer un montón de kilómetros en unas condiciones de solitación mínimas (mensakas...). Ya se que las antiguas es un poco complicado encontrar medidas, pero la diferencia entre estos dos escalones es brutal (p.ej, unas Dragon GTS agarran un mundo más que unas MT75), así que habrá que repasar la lista de medidas para ver si le podemos encajar alguna de nuestro gusto.

En definitiva, a la hora de escoger, escoge siempre el agarre que crees que como máximo vayas a necesitar (y un poco más); la mayoría del tiempo te sobrará agarre, pero la cuestión no es que tomes el 99% de las curvas y en una de cada 100 te caigas. Si quieres ahorrar, ahorra en cosas inservibles, como el seguro, los intermitentes chiquititos, la pantalla ahumada...pero no ahorres en neumáticos, porque te puede salir caro de cojones.

En nuestro repaso por los neumáticos, nos hemos ceñido sólo a neumáticos de carretera homologados, ya que los neumáticos de enduro y trial son otro mundo al que estamos un tanto ajenos (si descontamos las excursiones de Kingoose con la Lambretta por caminos de cabras ;si le preguntáis, os dirá que participó con ella en los Six Days, vosotros simulad que le prestáis atención, al pobre le hace ilusión...). Si algún embarrao quiere colaborar y hacer una comparativa de neumáticos de tacos, será bienvenida.

Sin embargo, no hemos querido dejar desatendidos a nuestros amigos de las trail, mostrando también un segmento para sus monturas, pero ofreciendo sólo los neumáticos más asfálticos de cada marca (que son los que montan la inmensa mayoría).

Por motivos religiosos, hemos rehusado poner neumáticos "de diseño", custom o como queráis llamarlos. Ponerle a una pobre e indefensa moto un neumático de alambre adelante y una rueda de tractor atrás no es bello, es una blasfemia!!! A quien quiera sacrificar el comportamiento de su moto en aras de una supuesta "estética" importada, no creo que necesite de nuestros consejos para hacerlo.

Por último, he desistido de poner comentarios en los neumáticos de circuito, ya que las diferencias entre ellos habría de valorarlas un piloto profesional. El darle este nombre a esta categoría, es para remarcar que considero inútil en la mayoría de los casos el montar estas gomas para uso civil. Estoy aburrido de ver gente con Pilot Race que no se acaban el perfil del neumático (les bastaría con un Pilot Road). Cada cual es muy quién de tirar el dinero como le apetezca, pero un neumático de circuito suele ser mucho más delicado de conducir, agarra poco hasta que se le calienta, y se degrada rápidamente, además de no ser capaz de aguantar altas velocidades mantenidas. Hay muy poca gente que pueda decir que se le queda corto un neumático deportivo, y al ritmo que tendría que circular me parece ya temerario hacerlo en una carretera abierta al tráfico.

Sin más rollos, empiezo:

Circuito:



❖ Avon Azaro Av 49-50 Pro-Extreme y Pro-Extreme Rain.



❖ Bridgestone BT 001



❖ Dunlop D208 GP



❖ Metzeler Rennsport RS

❖ **Michelin Pilot Race**



❖ **Pirelli Dragon Supercorsa**

Deportivos:

delantero. No es el que más trasero.

No es que sea malo, neumáticos mejores. encuentras una buena

Como la mayoría de con compuesto más Pro-Series.



➤ **Avon Azaro AV49-50 Sport:**

Es el sucesor del no muy recomendable 39-40. Es un neumático muy ágil, pero algo nervioso en el agarra desde luego, en concreto el

desde luego, pero sí que hay Quizá pudieran ser interesantes si oferta...

sus compañeros, ofrece una variedad blando (mayor agarre) denominada



➤ **Bridgestone BT12:** Un buen neumático en todos los sentidos. Combina agilidad con buena estabilidad y precisión, un agarre bastante bueno con una duración respetable (Michelin y Bridgestone son las marcas que siempre han destacado por su buena relación agarre-duración, aunque habrá que ver qué tiene que decir Pirelli y Dunlop al respecto con sus nuevos neumáticos).

Quizá no sea el más radical de su segmento, pero cumplirá con creces las expectativas de la mayoría de los usuarios.



➤ **Bridgestone BT10:** El antecesor del BT12, aunque para nada desfasado. Se trata de un neumático de primera fila con un agarre tan bueno como su sucesor, tanto en seco como en lluvia (se nota el sílice en su composición). Con un perfil bastante conservador, hace la moto más fácil de conducir pero un tanto torpe.

Tiene una ligera tendencia a levantarse cuando frenamos con la moto inclinada. Por el contrario, la estabilidad en medio de la trazada es excelente.

En suma, una buena opción si conseguimos una buena oferta.



➤ **Bridgestone BT12SS:** La versión intermedia entre el civilizado BT12 y el neumático de pista de Bridstone, el BT001.

con una carcasa obsoleta, muy extremadamente importante, al forma mucho más notable que la ofrece un muy buen agarre, carretera abierta al no conseguir provocar oscilaciones en la



➤ **Continental Contiforce Max:** Es un neumático rígida y pesada (ahorrar unos kilos en el neumático es ser la parte más lejana del eje de giro y contribuir de llanta a la inercia de la rueda). Con una goma blanda que logra recuperar parte de la ventaja que se deja en filtrar su estructura las irregularidades del firme (y dirección).



➤ **Dunlop D208:** La gente de Dunlop juran y perjuran que con este neumático han logrado un compromiso aceptable entre agarre y duración. Veremos....

Por lo pronto, es un neumático con un tremendo agarre, más estable que su antecesor y con un una derrapada bastante controlable.



➤ **Dunlop D207 RR:** Se mantiene en catálogo la versión radical del D207, con un dibujo que luego copió el D208. Con un compuesto de goma blanda, tienen un agarre brutal y una agilidad tremenda.

En el otro fiel de la balanza podemos poner su escasa duración o lo falsos que son hasta que cogen temperatura, motivo por el cual no son muy recomendables si queremos meter caña en mojado. Hay quien dice que se escalonan fácilmente, pero eso depende de la conducción de cada uno.



➤ **Metzeler Sportec M-1:** Parece que en Metzeler van abandonando poco a poco su concepto de neumático deportivo de perfil turístico. Este Sportec es ya algo más ágil, con un agarre muy bueno y, sobre todo noble, que avisa mucho antes de irse definitivamente. El apoyo frontal sigue siendo absoluto, y puede ser una buena elección si tenemos problemas de shimmys y no queremos recurrir a un amortiguador de dirección.

Como casi todos estos neumáticos tiene su propio club de fans, que hablan maravillas de él.



Metzeler Z3: Se mantendrá un tiempo en las tiendas este neumático, que personalmente a mi no me gusta un pelo por lo poco que transmite su blanda carcasa. Sin embargo tiene un aplomo tremendo (que hace que la moto parezca que pese bastante kilos más) y son bastante cómodos de llevar. El agarre en frío y en mojado es muy bueno y tienen una forma de derrapar muy controlable y divertida. Además, permite trazadas muy ajustadas al no tener una excesiva tendencia a levantarse con la moto tumbada.



➤ **Pilot Sport:** Empezaré por lo que hacen mal: tienen muy mala leche derrapando; tienen un agarre muy sólido, pero no avisan nada cuando lo van a perder y hay que tener muchas manos para controlarlo una vez que se te ha ido. Por lo demás son unos neumáticos fantásticos, con un agarre muy bueno (y una duración bastante tolerable) y una agilidad de florete, que permiten trazar las curvas con tiralíneas con sólo pensarlo (si tenemos en cuenta que su perfil marcadamente triangular nos levantará la moto al frenar).

En mojado siguen conservando un agarre más que suficiente, y su agilidad no hace que pierda aplomo en el tren delantero, en el que puedes apoyar con confianza. Otra baza a su favor es su ligereza, lo cual permite una menor concentración de calor (mayor duración) y un mejor comportamiento de la moto.

Poseen una versión de goma blanda denominada Sport Cup para los que no tengan suficiente con su agarre.



➤ **Pirelli Diablo:** Las revistas dicen maravillas de este neumático, sin embargo no conocemos a nadie que nos pueda hablar (bien, suponemos) de él. Por lo pronto, es el que posee mayor agarre de su segmento, esperamos que no a costa de hacernos cambiar de neumático trasero cada dos o tres salidas. Muy ágil y estable, el único pero es una cierta falta de precisión en la entrada en curva. Es además un neumático fácil de llevar al límite por lo mucho que avisa, lo que da

ArtecMoto.com-Artículos Técnicos de Motocicletas-Neumáticos II

seguridad para saber hasta cuánto tumbar. El gran inconveniente es su elevado precio, para diferenciarse de su antecesor Dragon, al cual le supera con gran ventaja.



➤ **Pirelli Dragon EVO:** Un clásico entre nosotros, heredero del maravilloso Dragon de toda la vida, al cual no le aportó nada de nada (algo de agarre en mojado por su compuesto con sílice, que parece que sirve más de cara a la publicidad que en cuanto a eficacia real, al menos en este caso). Por lo cual, era un neumático que estaba ya desfasado a pesar de ser tremendamente popular. Quizá por eso muchos usuarios montan un Corsa adelante, versión más blanda del Dragon, que les diese algo de confianza en los apoyos en curva.

No es un mal neumático, desde luego. Es muy fácil y cómodo de conducir, avisa bastante y tiene una estabilidad en línea recta imperturbable. El precio a pagar es un comportamiento de la moto al quererla tumbar muy aburrido de puro lineal, lo que tampoco aporta nada en la precisión de la trazada, la cual hay que mantener con algo más que intención por nuestra parte (un pelo que el Z3, del cual es primo-hermano).

Turístico - deportivos:



✓ **Avon AV 45-46 Azaro:** Un neumático de buen agarre y gran agilidad (para el segmento en que está). Sobre su duración o comportamiento no tenemos ninguna referencia, así que habrá que darle el beneficio de la duda.



✓ **Bridgestone BT20:** Este neumático es ya un clásico de los ruterros. Quizá no sea el más barato, pero tiene buena duración y un tremendo agarre (siempre en referencia a sus rivales de segmento). Tiene un compuesto de goma diferente en los flancos, donde es más blando para mejorar el agarre en curva sin cuadrarlo.



✓ **Continental Sport 2000: NPI**



- ✓ **Dunlop D220:** Sucesor del D205. Buen agarre para una no tan notable duración.



- ✓ **Metzeler ME Z4:** El sustituto del tradicional Z2. Como es costumbre en la marca, derrocha comodidad y facilidad de conducción, pero adolece de falta de agilidad. Duración correcta para un agarre bastante bueno, es normal ver a gente que lo monta en el trasero combinado con un Z3 adelante.



- ✓ **Michelin Pilot Road:** El sustituto del famosísimo Macadam, con algo más de agarre y duración. La carcasa es bastante dura y dentro de lo que cabe, es suficientemente ágil, con lo que puede ser un buen escalón intermedio para aquel rutero que quiera divertirse un poco con su montura. Es quizá el neumático con mejor relación agarre-duración, con el BT20.



- ✓ **Michelin Macadam 100:** La evolución del Macadam 90, poco o nada le aportó a un neumático ya de por sí excelente. Le cuesta coger temperatura, pero una vez caliente agarran lo suficiente como para llegar a ensuciar las deslizaderas. El único pero es que el delantero tiene tendencia a escalonarse (para eso se modificó el dibujo en el Pilot Road).

ArtecMoto.com-Artículos Técnicos de Motocicletas-Neumáticos II



✓ **Pirelli Dragon GTS:** El sucesor del Dragon GT. Esta generación tampoco aportó nada nuevo, lo cual tampoco es ningún demérito, ya que el GT era un buen neumático. Las críticas que le he oído es que perdía adherencia de forma muy brusca, sin avisar. Y en el segmento en que estamos, con compuestos más duros, eso es moneda de cambio.

Un buen neumático muy similar al Z4 y con el que se puede alternar sin problemas. Como él, es frecuente ver gente montando un Dragon EVO adelante (o un Z3) sin ningún problema.

Trail:



✓ **Bridgestone TW 101 – TW 152:**



✓ **Continental Enduro Pro:**



✓ **Dunlop D604:**



✓ **Metzeler Tourance:**



✓ **Michelin Anakee:** Es el nuevo modelo de Michelin, más asfáltico que el Sirac.



✓ **Pirelli Scorpion MT90:**