FEBBRAIO 2017 Euro 4,00 (ITALY ONLY)

TURISMO Cinque itinerari tra ventiquattro laghi del sud Italia

IN MOTO

30 ANNI

www.inmoto.it

MAXI SFIDA
Honda NC750X T.E.
BMW F 700 GS
Yamaha Tracer 700

TEST NOVITÀ
Triumph Bonneville Bobber

IL PERSONAGGIO
Vertemati, se il cross oggi è a 4T è grazie a loro

SPECIALE
Tutti i segreti dell'Honda X-ADV

INCHIESTA
Come comprare una moto usata evitando sorprese

PNEUMATICI
La prova degli Anlas Winter Grip Plus

EPOCA
Ducati 748 SP

TECNICA
Harley-Davidson Milwaukee Eight

ANTEPRIMA

NAKED MANIA
Triumph Street Triple, Ducati Monster 1200 S, Kawasaki Z650, Norton Commando 961
Le nuove "nude" per soddisfare tutti i desideri

NUOVO MOTORE DI 765 CM³
La Triumph Street Triple R

70002 9 771122 172005

di **Francesco Gulinelli** - foto **Digital Photo Studio**

PRONTI AL FREDDO

Il costruttore **turco** punta ad imporsi con **prodotti** ad alto contenuto tecnologico e **caratteristiche** costruttive peculiari. Abbiamo **provato** a fondo le sue gomme "da **inverno**"

Un pneumatico M+S ovvero Mud & Snow, pensato per essere utilizzato tutto l'anno, ma soprattutto con la brutta stagione, rappresenta senz'altro una buona idea, ma cosa succede in pratica?

Abbiamo deciso di condurre questo test con i Winter Grip Plus per due motivi: nella precedente presa di contatto di quasi un anno fa (In Moto n. 3/2016), abbiamo affrontato asfalti particolarmente infidi, ma con temperature primaverili, volevamo quindi saggiare la resa con il freddo vero. In secondo luogo Anlas ha da poche settimane immesso sul mercato le nuove misure 120/70-17" e 180/55-17", non saranno quindi solo i possessori di crossover o enduro stradali a beneficiare di questo prodotto, ma anche chi possiede una più classica sport touring, un ampliamento del bacino di utenza non da poco ed è per questo che abbiamo voluto provarli su una macinachilometri con doti da sportiva come la BMW R 1200 RS.

COM'È FATTO

Contraddistinto dal battistrada

TECNICAMENTE non ci sono rivoluzioni: la struttura interna del pneumatico è quella che attualmente va per la maggiore, ovvero carcassa radiale con avvolta in sommità una cintura in treccia di acciaio a zero gradi, una combinazione in grado di garantire resistenza agli alti carichi e stabilità alle andature più elevate, in particolare sono stati cercati alti valori di rigidità radiale per sostenere al meglio la fitta tassellatura del battistrada.

Ed è proprio il battistrada l'elemento che contraddistingue i Winter Grip Plus: **è realizzato con mescola ad alto contenuto di silice, che lo rende elastico e flessibile anche con basse temperature, in modo da poter aggrapparsi alle rugosità dell'asfalto**. Ma quando il freddo è davvero intenso (i tecnici Anlas garantiscono costanza di rendimento fino a -15°C) anche una corretta composizione chimica non è più sufficiente e bisogna fare ricorso a particolari tipi di intaglio. Difatti la scolpitura presenta due motivi sovrapposti, il primo è formato dai larghi e profondi canali di drenaggio per l'acqua, il secondo tracciato è formato dai sottili intagli lamellari che seguono la conformazione del disegno principale di cui costituiscono vere e proprie ramificazioni. La loro funzione è duplice: esattamente come avviene su un pneumatico invernale da auto, le lamelle isolano piccole e flessibili porzioni di battistrada, che sotto i carichi agenti si deformano accumulando energia sotto forma di calore aumentando ulteriormente la loro elasticità a tutto vantaggio della capacità di aderire all'asfalto.

DUE SERIE DI INTAGLI
Il battistrada dell'Anlas Winter Grip Plus con mescola a base silice è solcato da due distinte serie di intagli: la prima di grandi dimensioni per drenare acqua e impurità, la seconda per garantire la massima elasticità anche a basse temperature

Ma le lamelle si rivelano utili anche in condizioni estreme, in caso di neve per intenderci, neve che letteralmente viene imprigionata nelle fenditure per poi andare ad aumentare il livello di attrito con il terreno grazie al fenomeno di adesione "neve-neve" che si viene a creare

IL TEST

Una visione d'assieme che li promuove

ABBIAMO quindi percorso diverse centinaia di chilometri con condizioni mutevoli: è mancata solo la neve compatta, ma tutto il resto non ce lo siamo fatti mancare in modo da ottenere una visione d'assieme abbastanza esaustiva. Poche parole per spiegare la dinamica di guida: il profilo è rotondo e garantisce una discesa in piega uniforme, le gomme Anlas non sono il massimo come agilità ma chiaramente non è questo il loro obiettivo primario, possiamo dire comunque che, confrontandoli con i Michelin Pilot Road 4 di primo equipaggiamento, non abbiamo avvertito peggioramenti di handling. Irreprensibili a livello di stabilità direzionale, non prestano il fianco a critiche nemmeno a livello di comfort acustico o di capacità di assorbire le piccole asperità.

Il livello di aderenza su asfalto asciutto è più che buono sia a bassa temperatura, asfalto di un paio di gradi sotto zero, sia forzando

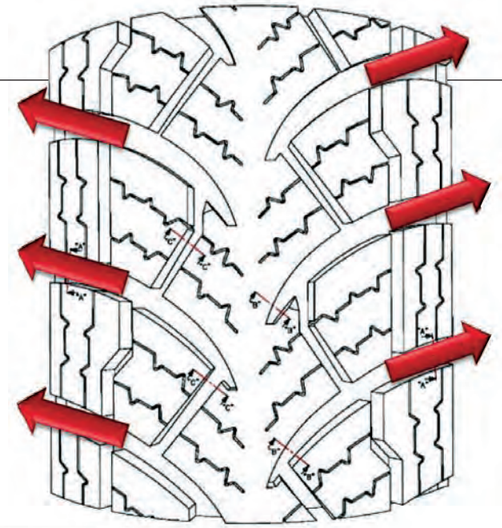
il passo con temperature ben più alte senza mai avvertire fenomeni di surriscaldamento della mescola. Il comportamento in piega è sostanzialmente neutro con una leggera tendenza sottosterzante, comune ai Michelin di cui sopra, facilmente arginabile alzando il posteriore della moto tramite il precarico molla dell'ammortizzatore. **Gli effetti dell'abbondante scolpitura si avvertono in fase di inserimento in curva, un fenomeno che avevamo già notato**, una leggera deriva, ovvero un piccolo ritardo fra il comando di impostazione eseguito dal pilota e l'effettiva sensazione di appoggio: sembra proprio di avvertire la deformazione delle isole di battistrada che prima di mordere l'asfalto devono tendersi sotto il carico laterale, la prevedibile risposta che restituiscono tutte le coperture fittamente tassellate o per analogia anche in pneumatici invernali da auto. A parte questa maggiore inerzia, la guida su asciutto è appagante e sicura, con la possibilità di prendersi belle soddisfazioni a livello di accelerazioni longitudinali e angoli di piega.

Ma le cose iniziano a farsi interessanti quando le condizioni si fanno difficili. Immaginiamo la classica strada extraurbana di una giornata di dicembre: un timido sole, l'asfalto asciutto ma un po' più chiaro del solito per il sale che è stato distribuito, un po' di brecciolino che tanto non manca mai, qualche bella curva in pieno sole e poi una zona d'ombra e la chiazza di bagnato in piena traiettoria. **Bene, con le Anlas ci si passa sopra senza paura, anzi risulta veramente difficile avvertire il cambio di aderenza**. Se poi si affrontano tratti completamente bagnati la sensazione di controllo non viene a mancare, l'acqua è ampiamente drenata assieme allo sporco, e la sensazione di presa a terra è rassicurante, difficile chiedere di più. Le temperature sono prossime allo zero? Stesso discorso: il limite di tenuta laterale è ineccepibile e soprattutto lascia veramente soddisfatti la prestazione dell'anteriore che permette ottime decelerazioni anche sul bagnato, difficile attivare l'ABS anche simulando un panic stop.

LE MISURE

Anteriore
110/80 R19" M/C 59V TL M+S
120/70 R19" M/C 60V TL M+S
120/70 ZR17" M/C 58W TL M+S

Posteriore
150/70 R17" M/C 69V TL M+S
160/60 ZR17" M/C 69W TL M+S
170/60 R17" M/C 72V TL M+S
180/55 ZR17" M/C 73W TL M+S



INTAGLI DRENANTI
Il disegno del battistrada vuole conciliare la tenuta in condizioni difficili con il comfort acustico e la resa chilometrica. Lo sviluppo del pneumatico è stato condotto tra Italia e Turchia, alla ricerca della maggiore variabilità di condizioni meteorologiche e di manti stradali

LE MISURE CRESCONO
Nato per il segmento delle enduro stradali, ha visto la gamma recentemente ampliarsi con le misure tipiche da Sport Touring. Non abbiamo provato le gomme sulla neve perché... è vietato per legge!

I NOSTRI RILEVAMENTI

	anteriore	posteriore
Peso	4,6 kg	7,1 kg
Profondità battistrada	5,4 mm	8,3 mm

Ma il vero valore aggiunto di queste Anlas risiede nella comunicatività che si percepisce quando si sfida il buonsenso e ci si avventura in frenate a moto piegata, oppure si cerca qualcosa in più come angolo di inclinazione: il sopraggiungere del limite è ampiamente annunciato, in gergo si dice che l'anteriore "inizia a mungere", sintomo di microperdite di aderenza che permettono di correggere il tiro per tempo prima di sconfinare oltre i limiti della fisica. **Ribadiamo il concetto: non è il grip assoluto il loro punto di forza, ma piuttosto la capacità di fare capire cosa sta succedendo**.

Non ci sono difetti quindi? Più giusto parlare di limiti che come ovvio ci sono: Anlas ha cercato di allungare una coperta corta, facendo scelte di compromesso maggiormente orientate all'utilizzo invernale, che devono comunque tenere conto anche di tanti altri fattori. Così scopriamo che se l'anteriore è praticamente perfetto, forse si poteva chiedere qualcosa di più al posteriore nella marcia rettilinea. Difatti se in curva la scolpitura lavora egregiamente, il tratto centrale praticamente liscio palesa perdite di aderenza relativamente precoci in frenata e in misura minore in piena accelerazione sul bagnato e sullo sporco. **Il risultato è che gli spazi di arresto rispetto ad una copertura tradizionale si accorciano** raffrontando la frenata con il solo anteriore, ma rimangono praticamente invariati frenando con tutti e due gli assi, perché il contributo del posteriore è abbastanza ridotto. Si tratta in ogni caso di un comportamento prevedibile e figlio di precise scelte tecniche. ■