



**Pietro Saletta**

director general  
de Goodyear Dunlop Iberia

# Investigación, clave de los nuevos neumáticos

**La innovación debe constituir el núcleo de todo fabricante de neumáticos líder, para conseguir productos con las máximas prestaciones de seguridad y rendimiento y el menor impacto medioambiental. Es importante que el profesional del taller, como prescriptor de los productos más seguros para los conductores, sea consciente de las soluciones técnicas que incorporan nuestros neumáticos.**

**Los equipos de diseño** de nuevos neumáticos están compuestos por especialistas con diferentes competencias: diseño inicial del neumático con software de simulación, materiales y compuestos, y construcción de la cubierta. El proceso termina con los ingenieros, que convierten la versión beta del neumático en un producto acabado que puede pasar al proceso de fabricación. Hasta que un neumático llega al mercado, a menudo pasan varios años, además de miles de comprobaciones, pruebas y retos para que alcance su mejor rendimiento.

**GOODYEAR**

Las líneas de trabajo en la investigación de neumáticos están basadas en sus compuestos y estructuras. Los neumáticos de ultra altas prestaciones (UHP) incorporan ya compuestos con mayor gradación de sílice y resinas de tracción, que los hacen similares a los utilizados en los neumáticos de carreras. Esto proporciona mayor agarre a la carretera, menores distancias de frenado y una manejabilidad superior tanto en seco como en mojado.

Otras investigaciones se centran en encontrar compuestos que puedan sustituir recursos que generan emisiones de CO<sub>2</sub>, como el petróleo crudo.

## El profesional del taller, como prescriptor del conductor, debe conocer las soluciones técnicas que incorporan los nuevos neumáticos

Las realizadas por Goodyear en este sentido han conseguido productos de relleno bio-poliméricos, basados en recursos renovables, que reducen de forma sustancial la resistencia a la rodadura del neumático y, por tanto, las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de carburante.

Además del desarrollo de nuevos materiales, también investigamos la interacción entre estructura y material y optimizamos el diseño y la geometría del dibujo de la banda de rodadura y el agarre del neumático. La combinación de esta investigación nos permite diseñar un neumático innovador, capaz de conseguir una reducción de la resistencia a la rodadura superior al 30%.

Un ejemplo de la innovación en la estructura es la aplicación al neumático de estructuras más rígidas, de capas transversales, como en el Eagle F1 Asymmetric 2, último lanzamiento de la marca. Mientras que los neumáticos usan normalmente capas con un ángulo de 90 grados, éste tiene un ángulo de capa inferior, lo que aumenta la rigidez de torsión y mejora la



*La investigación en nuevos compuestos permite mejorar prestaciones de los neumáticos como la distancia de frenado y el agarre en mojado.*

precisión en la dirección, la manejabilidad y el frenado sobre carreteras secas.

**MÁS SEGUROS Y EFICIENTES.** La meta final es conseguir neumáticos que beneficien a los usuarios, con mayor durabilidad y menor distancia de frenado. Todo esto, sin comprometer ningún otro parámetro de rendimiento y seguridad del neumático, como el agarre en seco y mojado y la resistencia al aquaplaning. Y sin olvidarse de minimizar el impacto medioambiental, gracias a la reducción del material empleado en el neumático y de la resistencia a la rodadura, lo que conlleva un menor gasto de combustible, un recurso limitado. ◀