

Tubeless, non-tubeless, semitubeless?

Scusate, ma non riesco a capire le differenze che ci sono tra le gomme e le ruote. Le sigle sono troppe e per giunta non sono chiare, tubeless, non tubeless, semitubeless, tubeless ready o altro ancora. Io c'ho cerchi normali e gomme normali, con la camera d'aria: mi hanno detto che devo usare solo gomme normali, è vero? Perché un amico che ha le stesse ruote adesso monta le gomme tubeless... Fate luce, per favore.

via e-mail

Hai ragione, caro sconosciuto (per favore, è vero che mandare una e-mail è facile e veloce, ma ricordate di firmare i vostri messaggi), la confusione regna quasi sovrana. Cerchiamo di fare luce, come ci chiedi. I cerchi "normali" sono quelli che presentano sulla loro gola i tradizionali fori che servono per posizionare le nipple: da sempre in uso, vanno completati con un nastro rigido che serve a evitare il contatto della camera d'aria con le pareti taglienti dei fori e con la testa delle nipple, dalla quale spesso escono le ultime filettature dei raggi. A completare il tutto le gomme "standard". Ci sono poi i cerchi/ruote tubeless, che presentano la gola senza foratura e la valvola di gonfiaggio a tenuta dell'aria: presentano quasi sempre il logo UST, creato dalla triade Mavic/Michelin/Hutchinson alla fine degli anni Novanta, quando presentarono in prima assoluta il sistema che non ha più bisogno della camera d'aria. Questi cerchi hanno anche un particolare profilo che serve a trattenere il tallone delle nuove gomme specifiche, anche queste con il logo UST, più pronunciato di quello delle gomme "normali". Da qualche anno alcune aziende hanno poi sviluppato speciali nastri da sostituire al flap dei cerchi standard insieme alle valvole annegate nella struttura: rendono le ruote a tenuta d'aria, assimilandole alle ruote che nascono tubeless. Abbiamo scritto "assimilandole" perché si tratta di una situazione ibrida, una soluzione economica rispetto alla sostituzione del set ruote, operazione impegnativa dal punto della spesa. Ibrida perché il cerchio "standard" non è studiato per trattenere perfettamente in sede le gomme che nascono tubeless perché queste sono realizzate in modo differente, con un tallone fatto apposta e una carcassa in genere meno cedevole, con l'impermeabilizzazione totale della superficie interna in modo da trattenere l'aria (per questo sono più pesanti delle gomme "standard"). Oltre alle gomme standard e a quelle UST-tubeless è nata infine una nuova tipologia di gomme, le "quasi tubeless", che vengono denominate in vari modi dalle aziende (Geax TnT, Specialized 2Bliss, Kenda SCT, Ritchey Tubeless Ready, Schwalbe Evo, WTB TCS...). Si tratta di coperture che hanno il tallone delle tubeless, una carcassa più robusta delle standard e non sono impermeabilizzate internamente: queste coperture si possono usare su qualsiasi ruota così come sono con la camera d'aria, oppure possono diventare vere-tubeless se si inserisce tra cerchio UST-tubeless e gomma una certa quantità di lattice che, spargendosi sulla superficie interna,



Copertura standard



Copertura tubeless ready (TnT)



Copertura tubeless UST

forma una pellicola che impedisce la fuoriuscita dell'aria. Lo stesso lattice può comunque far diventare "tubeless" anche le gomme standard, l'operazione non è delle più semplici e "pulite", ma è possibile in questo modo usare le ruote e le gomme standard per creare un nuovo sistema a tenuta d'aria. L'unica accortezza è quella di non scendere di pressione così come è invece possibile con l'accoppiata ruote e gomme tubeless, perché è sempre possibile la fuoriuscita del tallone in piega, quando magari la gomma è sollecitata anche da una bella azione sui freni.

ELeven

Hai mai provato il meglio?

www.ciclopromo.com

Ciclo Promo Components
Il sito non è predisposto per la vendita

Il cerchio della ruota...