

InBici

# InBici

Rivista per ciclisti, InBici Magazine, Passione sui Pedali

## FOCUS SUL PRODOTTO. TEST SCHWALBE EDDY CURRENT

Maurizio Rocchi · Sunday, December 22nd, 2019

Abbiamo testato per un intero anno questi pneumatici dedicati espressamente alle e-mtb: il peso superiore e la velocità più elevata che contraddistinguono le mountain bike a trazione ibrida necessitano indubbiamente di pneumatici adeguati.

Con le Eddy Current i tecnici tedeschi hanno messo a disposizione degli appassionati della mountain bike a pedalata assistita una famiglia di pneumatici a dir poco innovativa: tante sono le prerogative che li differenziano dalle normali gomme da all mountain/enduro. A partire tassellatura del battistrada dalle dimensioni maggiorate e di forma differenziata tra l'anteriore e la posteriore.

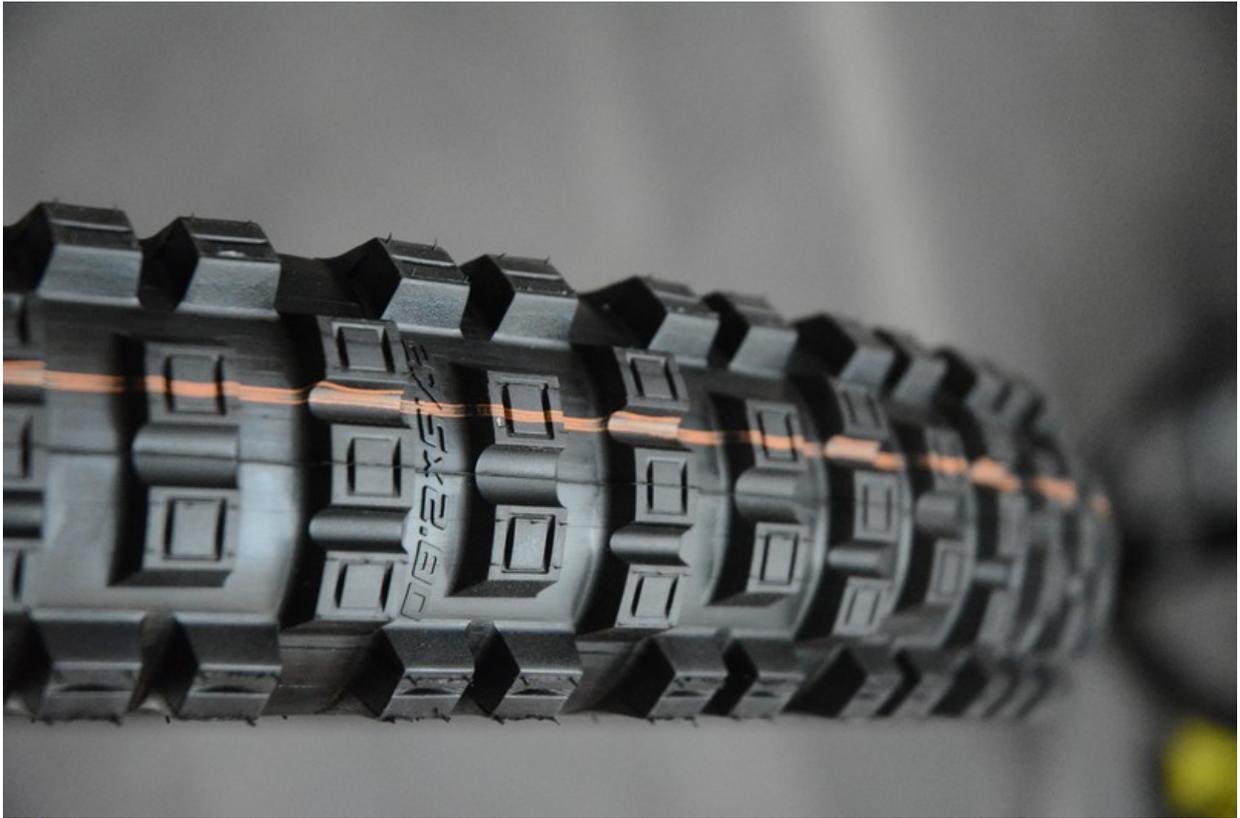
Il design del battistrada è, infatti, caratterizzato da tasselli più grossi (+20%) rispetto alla norma per l'enduro, da una disposizione più aggressiva, un design aperto e scanalature a "V" nel centro dei tasselli anteriori e blocchi laterali per una guida più precisa in curva. Questo design assicura, inoltre, una migliore trasmissione della potenza ed una maggiore durata.

La carcassa è, ovviamente, nella versione Super Gravity, scelta obbligatoria per assicurare protezione contro le pizzicature e i danneggiamenti del cerchio anche quando si utilizzano pressioni di gonfiaggio contenute.

La mescola Addix Soft, oltre al vantaggio di offrire livelli di trazione eccellenti su qualsiasi tipo di terreno, assicura un ottimale livello di smorzamento delle sollecitazioni determinate dalle sconessioni del terreno andando ad aumentare l'escursione totale percepita delle sospensioni.

Eddy Current Front è disponibile in tre versioni, due con diametro di 29" e sezioni a scelta tra 2,40" e 2,60", la terza è dedicata allo standard da 27,5+ con una sezione pari a 2,80". Il peso varia dai

1.250 g della 29×2,40" ai 1.350 g delle altre due.



Non si tratta, certo, di pneumatici leggeri, va considerato, però che date le loro caratteristiche si può tranquillamente rinunciare al montaggio sia della camera d'aria sia dell'inserto. Per la stessa ragione riteniamo più conveniente l'utilizzo della versione con sezione inferiore al fine di contenere l'effetto volano che ha un'incidenza negativa, in particolare, sulla ruota anteriore.

Eddy Current Rear si distingue dalla versione Front per i tasselli centrali di forma quadrata con due scanalature trasversali. E' disponibile in tre versioni: 27,5"x2,60", 27,5"x2,80" e 29"x2,60", con pesi che vanno dai 1.445 g ai 1.485 g.

Tra le due versioni delle Schwalbe Eddy Current Front da 29" abbiamo preferito, senza ombra di dubbio, la 29×2,40", in quanto, a fronte di un livello di effetto volano meno importante, offre comunque prestazioni elevate sui terreni più impervi. Merito della carcassa S.G., della miscela Addix Soft e delle sue dimensioni.



L'accoppiata Eddy Current Front e Rear regala, in particolare ai neofiti, una facilità di guida sui terreni più accidentati, che possono essere superati a velocità elevata in tutta sicurezza e senza rischio di pizzicature anche in assenza di inserti.

In particolare ci è piaciuta per la loro azione di smorzamento delle sollecitazioni sia in compressione sia in estensione, comportamento che trasforma le nostre Eddy Current in una vera e propria sospensione aggiunta che va ad aumentare gli effetti positivi di forcella e sospensione posteriore.

Le Eddy Current, durante il nostro lungo test, sono state utilizzate in versione tubeless con e senza inserti o doppia camera "Procore". Sull'anteriore la nostra preferenza va, senza ombra di dubbio, alla soluzione senza inserti, che permette di contenere il peso nella parte esterna della ruota e, di conseguenza, l'effetto volano, senza ripercussioni negative sull'affidabilità della ruota e le sue prestazioni.

La Eddy Current Rear, in particolare nella versione con sezione pari a 2,80", ci è piaciuta sia priva di inserto sia abbinata alla doppia camera "Procore".



Gli e-enduristi più avvezzi alla guida tecnica che non hanno dubbi nel privilegiare la diminuzione dell'effetto volano rispetto all'affidabilità e alle prestazioni assicurate da uno pneumatico più pesante, possono optare, sulla ruota anteriore, per una Magic Mary che, oltre ad essere più leggera, è disponibile anche nella versione con mescola Addix Ultra Soft: un'arma letale sui terreni più scivolosi.

Per ottenere il massimo delle performance dagli pneumatici Off-Road è fondamentale utilizzare pressioni di gonfiaggio che tengano conto delle tante variabili che entrano in gioco, a partire dal peso del Biker, della sezione dello pneumatico e delle sue caratteristiche, della larghezza del canale interno del cerchio, senza dimenticare lo stile di guida e la tipologia del terreno. Schwalbe, alla sezione offroad del suo sito, offre delle indicazioni di base su come ottenere il massimo delle prestazioni con la pressione personalizzata degli pneumatici cliccando su "Pressure Prof". Rispetto alle indicazioni suggerite, durante il nostro lungo test, abbiamo constatato che, con le Eddy Current, è possibile scendere di qualche punto decimale con la pressione di gonfiaggio, senza incorrere in inconvenienti migliorando lo smorzamento e la trazione.

Info: [www.schwalbe.com](http://www.schwalbe.com)

a cura di Roberto Diani

Copyright © INBICI MAGAZINE

---

This entry was posted on Sunday, December 22nd, 2019 at 10:40 am and is filed under [MTB](#), [News](#), [TECNICA](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.