

Neumaticos

21 de Noviembre de 2001

GOODYEAR

EMT, el neumático antipinchazo más usado

Ocho de los mayores fabricantes de automóviles ya utilizan este tipo de neumático de Goodyear. El último en sumarse a esta moda ha sido el recién estrenado Mini.

ELMUNDOMOTOR

Goodyear ocupa hoy en día el liderato mundial en la venta de neumáticos antipinchazo y lo hace gracias al EMT. Pero, ¿cómo funciona el EMT? Goodyear utiliza una avanzada tecnología de moldeado, de flancos reforzados y de compuestos en la banda de rodamiento y en el área de los talones para mantener sus neumáticos unidos a la llanta aún sin aire.



Lo más peligroso en caso de pinchazo es que el neumático se desprenda de la llanta y ésta lo corte en mil jirones en pocos metros, causa ésta de miles de accidentes al año. A parte de lo fundamental del mantenimiento de los neumáticos de un coche, de sus posibilidades de rodadura, ahora ya existen algunos que por su diseño no permiten que ocurra lo descrito posibilitando seguir rodando a una velocidad contenida durante mucho kilómetros. Este sistema se puede equipar en vehículos de altas prestaciones, un ejemplo: Un Chevrolet Corvette es capaz de rodar 300 kilómetros a una velocidad de 88 Km/h con un neumático EMT dehimchado.

El EMT de Goodyear se equipa hoy en día de serie en el citado Chevrolet Corvette, en el Chrysler Prowler y en los BMW serie 7.

Los antecedentes del EMT

Goodyear introdujo la cámara de aire de seguridad Lifeguard en 1934. Se trataba de una cámara de lona en el interior del neumático. Este hito se considera el inicio de la era EMT.

En 1955 Goodyear introduce el Captive Air, una doble cámara enrollada alrededor del talón del neumático. Tuvo un uso limitado.

En 1963 llega el Double Eagle Lifeguard safety Spare con un refuerzo especial de flanco. Se ofrecía en algunos vehículos de lujo como un neumático con recambio incorporado.

En 1965 introducen la cámara interna lifeguard a los neumáticos que equipaban los coches de carrera de las series Nascar. Una versión sin cámara del sistema "neumático-dentro-del-neumático" se sigue utilizando hoy en día.

En 1977 se empieza a incorporar el estabilizador antipinchazo, aro situado entre el neumático y la llanta, compuesto por dos piezas de plástico reforzado con fibra de vidrio. Puesto que su utilización requería de llantas especiales y de un material de montaje específico, su éxito fue limitado.

En 1978, Goodyear presenta, en el salón del Automóvil de Nueva York, el SST, el primer neumático autosuficiente de la industria. Dicha cubierta no tuvo éxito comercial dado lo costoso de los dispositivos de aviso de baja presión que entonces había en el mercado.

en 1983 se anunció un diseño especial del asiento del talón asimétrico para mantener los talones asentados en la llanta.

En 1992 la compañía anuncia el desarrollo del Eagle GS-C EMT, un neumático autosuficiente para equipar en llantas convencionales. Este es el primer neumático antipinchazo ofrecido en un automóvil, el Corvette de 1994.

En 1996 El Eagle F1-GS EMT de Goodyear se convirtió en equipamiento de serie en el Chevrolet Corvette de 1997, equipamiento que aún hoy perdura. El coche viene sin neumático de repuesto y sin herramientas para el cambio de ruedas.

El Prowler de 1997 siguió su ejemplo. El Eagle GS EMT de Goodyear venía de serie, y desaparecieron el gato y la rueda de repuesto.

En 1998, el EMT Eagle Aquasteel, neumático antipinchazo con prestaciones de elevada tracción sobre mojado, se introdujo en el mercado de reposición norteamericano.

Hoy en día, la mayor parte de los fabricantes de automóviles están estudiando los neumáticos EMT para incorporarlos en su gama de vehículos.