

Così il Pirelli Cinturato P1 si presenta all'anteprima mondiale: "Not an ordinary one". Con un evento in grande stile, nella cornice dei borghi pugliesi, Pirelli ha presentato alla stampa europea il nuovo nato della gamma green, un pneumatico premium che vuole distinguersi e che trasferisce la tecnologia, sviluppata per le gomme ultra high performance, anche alle city car. Cinturato P1 è l'ultima evoluzione di P4 e P6 ed è disponibile in 42 misure, dal 14" al 16" e nei codici di velocità da T a V, coprendo il 70% del mercato europeo. Nel primo equipaggiamento il nuovo P1 è già stato scelto da BMW, mentre nel mercato del ricambio arriverà a fine anno.

Se da sempre Pirelli è sinonimo di performance, in questi giorni lo è più che mai e l'associazione mentale P lunga e Formula 1 è quasi automatica. Ma esiste davvero una parentela tra PZero e Cinturato P1? "Un denominatore comune c'è di sicuro", afferma l'ing. Maurizio Boiocchi, direttore ricerca e sviluppo di Pirelli Tyre. "Le persone che li progettano sono le stesse e quindi medesime sono competenze, know how, aspetti chimici, sviluppo mescole, test, modelli di simulazione, insomma il metodo. Il rapporto tra i due team, competizione e stradale, è forte e quotidiano".

Quello che ci si aspetta da una gomma per vetture piccole e medie (segmento A, B e C) non è però la sportività, bensì sicurezza e riduzione dei consumi. E' per questo motivo che Pirelli, questa volta, ha cambiato il format dell'evento, proponendo per valutare le prestazioni del nuovo prodotto, anziché i classici giri in pista, un suggestivo EcoTrophy tour fra ulivi secolari e trulli. Lungo il percorso sono inoltre state realizzate delle piazzole attrezzate dove testare in particolare la tenuta su bagnato, il comportamento della versione Run Flat in caso di foratura e la rumorosità.



Il termine di riferimento non ha coinvolto prodotti analoghi della concorrenza e i dati di miglioramento dichiarati dal produttore hanno preso come base i pneumatici Pirelli, tenuti come parametro di partenza nello sviluppo del P1: il Cinturato P4 e il P6. Una serie di utilitarie e compatte di diverse case costruttrici sono state equipaggiate con il Cinturato P1 e al termine del percorso è stato premiato l'equipaggio che, non solo ha ottenuto il miglior punteggio nei test delle isole tecnologiche, ma anche il più basso consumo di carburante.

### **Affidabilità e sicurezza**

Per ridurre gli spazi di frenata, sia su asciutto che su bagnato, il team di ricerca Pirelli ha lavorato sull'utilizzo di materiali ibridi, che controllano e stabilizzano le deformazioni a cui è soggetto il pneumatico, assicurando una superficie di contatto a terra ottimale in ogni

condizione. Tenendo a riferimento il Cinturato P4, il produttore dichiara che, a 100 km/h su fondo asciutto, lo spazio di frenata del Cinturato P1 si riduce del 4%, mentre a 80Km/h su fondo bagnato del 3%. Di conseguenza, Cinturato P1 vanta una maggiore tenuta in curva e un accorciamento della frenata.



### **Efficienza energetica**

Efficienza energetica è un concetto ampio che coinvolge più aspetti e più vantaggi contemporaneamente. Il primo obiettivo sensibile per il consumatore è risparmiare in carburante e questo, parlando di gomme, si ottiene riducendo la resistenza al rotolamento: l'auto lasciata scendere in folle da una pendenza deve, in pratica, opporre la minor resistenza possibile e percorrere più strada possibile. Per ottenere questo risultato, Cinturato P1 è stato alleggerito, rispetto al modello precedente, del 15% e utilizza soluzioni tecnologiche innovative, tra cui l'impiego di mescole full silica, profilo di curvatura ottimizzato per regolarizzare l'area di impronta e ridurre la dissipazione di energia e fianchi aerodinamici per ridurre l'attrito con l'aria. Il risultato dichiarato da Pirelli, considerando parametri medi, visto che molto incidono anche fattori esterni alla gomma, come velocità e peso del veicolo, caratteristiche dell'asfalto, temperatura atmosferica e pressione del pneumatico, è il seguente: la resistenza al rotolamento è diminuita fino al 25%, che, tradotto in consumi di carburante, equivale a una riduzione del 4%. Per quanto riguarda il chilometraggio, il P1 rimane vicino alle prestazioni del predecessore: tra i 50 e i 60 mila, in base allo stile di guida e al tipo di utilizzo. Pirelli raccomanda però sempre una attenta manutenzione e un controllo costante del livello della pressione dei pneumatici.



### **Rispetto per l'ambiente**

Effetti conseguenti, ma non meno importanti, della ridotta rolling resistance riguardano l'ambiente che, grazie a questi continui progressi tecnologici, guadagna in salute. Il contributo del Cinturato P1 arriva infatti a incidere, in funzione del tipo di utilizzo, urbano ed extraurbano, fino al 4% sulle emissioni di CO2 del veicolo.

### **The sound of silence**

Sempre sotto il profilo "green", si riduce anche l'inquinamento acustico dell'ambiente. Il nuovo modello ha ridotto il rumore esterno di ben 1,5 decibel, un miglioramento percepibile "a orecchio nudo", senza bisogno della strumentazione, come hanno dimostrato le due 500,

di cui una elettrica, nell'isola tecnologica "Noise". Dal rispetto per l'ambiente al piacere di guida: anche all'interno dell'abitacolo la rumorosità si riduce infatti di un decibel, il 30% in meno rispetto al Cinturato P4, rendendo la guida più piacevole e rilassante. I mezzi attraverso cui Pirelli ha raggiunto questo risultato sono la struttura e il disegno del battistrada, sviluppati in armonia tra loro e, in particolare, la continuità del battistrada, realizzata grazie alla "forma dei passi". Inoltre, il sistema "tension control", presente nel P1, permette di minimizzare l'effetto di disturbo derivante dall'impatto del pneumatico con possibili ostacoli, riducendo il tempo di assorbimento dello shock.



### **Run Flat e Seal Inside**

A conferma della volontà di Pirelli di distinguere il Cinturato P1 per il forte contenuto tecnologico, alcune misure sono disponibili anche in versione Run Flat. Questa tecnologia è sinonimo di sicurezza e offre un miglior controllo del veicolo in condizioni di emergenza, consentendo di continuare la marcia in sicurezza anche se si verifica una rapida perdita di pressione. Anche in questo caso la percezione è immediata e, pur esasperando la simulazione nel test con uno slalom spinto, l'effetto di sbandata è minimo e a stento ci si rende conto di viaggiare con un pneumatico forato. Naturalmente si tratta di un rimedio di emergenza e Pirelli raccomanda per una "marcia a piatto" senza pericoli, di rispettare i valori massimi di velocità e distanza (80 km/h per 80 km).

La nuova alternativa Pirelli alla tecnologia Run Flat, si chiama Self Sealing o Seal Inside. Si tratta di un materiale sigillante che impedisce la perdita d'aria in caso di foratura e sigilla il foro, tanto che il guidatore, in molti casi, non si accorge nemmeno di avere bucatato. In una sorta di piccolo laboratorio, allestito nell'area tecnologica, è stata realizzata una simulazione di foratura con un prodotto fabbricato con questa tecnologia: è stato fatto penetrare un chiodo (si parla di un massimo di 3mm di diametro) nel pneumatico e, attraverso una telecamera interna, è stato possibile vedere l'azione del mastice sigillante che lo avvolge, chiudendo ermeticamente la foratura. Quando il chiodo viene poi rimosso, il mastice penetra nel foro stesso, sigillandone i bordi. Il grosso vantaggio di questa forma di auto-riparazione, rispetto al Run Flat, è che la spalla del pneumatico non viene ispessita, come nei Run Flat per aumentarne la rigidità. Dal punto di vista delle prestazioni di guida (rolling resistance, comfort, rumorosità, performance su asciutto e bagnato) tra un pneumatico Seal Inside e un pneumatico standard non ci sono differenze e, oltre alla sicurezza quindi, viene garantita anche una maggiore piacevolezza di guida. Volkswagen ha scelto di utilizzare questa tecnologia per il primo equipaggiamento della Scirocco.



## **Posizionamento e mercato**

Il tour di presentazione del Cinturato P1 prosegue e, dopo l'Europa, debutterà in America Latina con una presentazione in Brasile. A seguire, dopo 2-3 mesi, verrà introdotto in Cina e nel mercato Asia Pacific. "Nel 2011 contiamo di vendere già un milione di pezzi in Europa", ha dichiarato Matteo Battaini, Product Management Director di Pirelli Tyre. "Il target di riferimento in UE sarà il mercato del ricambio, che si prevede rappresenterà il 90% dei volumi, mentre in America Latina la proporzione sarà sbilanciata per il 70% sull'equipaggiamento originale, con un volume complessivo di 2 milioni di pezzi nel primo anno". La produzione è organizzata local for local, cioè ogni continente produrrà le gomme destinate al proprio mercato. Per quanto riguarda l'Europa il 10% della produzione avverrà in Italia, il 30% in Romania e il 60% in Europa. Il prezzo sarà coerente al posizionamento premium del prodotto, collocandosi nella fascia alta del segmento, senza però - assicura Battaini - superare quello dei competitor.



© riproduzione riservata  
pubblicato il 31 / 03 / 2011