

20.000 cavalli in 51 supercar. Questa la somma della fantastica scuderia schierata lo scorso fine settimana sul circuito portoghese dell'Estoril da Michelin per presentare ai new media di Italia, Francia, Spagna e Portogallo l'intera gamma di pneumatici Ultra High Performance per supersportive e auto racing.

Apprezzabile e inedita l'attenzione della casa francese per i nuovi mezzi di comunicazione online, motivata anche dal risultato di un sondaggio, condotto per Michelin dalla TNS, secondo cui gli utenti target delle gomme UHP sono per lo più uomini, giovani, benestanti, sportivi, carrieristi, edonisti e molto ben informati. Le fonti d'informazione che questi automobilisti utilizzano sono molteplici, ma un ruolo chiave - secondo la ricerca - hanno proprio le riviste online, i blog e i social network.

Velocità e divertimento sì, ma senza nessun compromesso. Questa è la regola che la casa francese applica anche nella gamma top di pneumatici, sia di serie che da competizione. Gli UHP non devono infatti garantire solo prestazioni da brivido, ma anche sicurezza e longevità chilometrica.

A far fede sulla durata di vita e costanza di prestazioni nel tempo ci sono i numerosi successi e i record ottenuti da Michelin nelle competizioni motoristiche. Ultimo quello battuto il 12 giugno scorso da Benoît Tréluyer che, a bordo dell'Audi R18 TDI n°2 che ha vinto la 24 Ore di Le Mans 2011, ha percorso al volante 750 km con gli stessi pneumatici, da solo, al comando della gara, davanti a tre concorrenti lanciati al suo inseguimento.

Per quanto riguarda la sicurezza e l'aderenza, oltre ai dati forniti dall'azienda, possiamo testimoniare di persona, avendo guidato in pista e con diverse gommature Michelin bolide come l'Audi R8 V10, la TTRS o la Porsche 997 Carrera 2S, in alcuni casi anche elaborate da preparatori specializzati. Non avendo esperienza di guida su circuito, il timore di riuscire a gestire bolide di tale potenza c'era. Dopo però il primo cauto giro e i primi timidi tentativi di "tirare" in curva, la percezione è arrivata netta e gradita: le gomme tengono. Tengono al punto da avere una sensazione di sicurezza e di padronanza dei cavalli talmente rassicurante da consentire anche ai meno esperti di divertirsi e schiacciare l'acceleratore a tavoletta. Assolutamente incollate al terreno, aggrappate davvero senza compromessi.



La giornata, suddivisa tra teoria e pratica è stata organizzata in maniera efficace, chiara e progressiva, passando da presentazioni, informazioni tecniche, analisi commerciali e workshop sia statici che dinamici.

Per i test in pista Michelin ha messo a disposizione per ogni giornalista un pilota dedicato che ha affiancato l'esperienza, guidando ciascun ospite attraverso un percorso che consentiva di confrontare una combinazione di 3 pneumatici/auto in tre tappe:

1. Dalla pista alla strada

La prima fase è stata studiata per far sentire come lo spirito e la tecnologia delle competizioni si possano ritrovare in una gomma sportiva, anche guidando su strada. Il confronto era tra un modello racing equipaggiato con gomme da competizione, un modello di auto sportivo (Porsche GT3, Audi R8 V10) con i Michelin Pilot Sport Cup+ e un modello di serie con Michelin Pilot Sport.

2. Michelin, the UHP Tuning specialist

Obiettivo del secondo workshop era illustrare l'effetto delle modifiche dimensionali della ruota e del pneumatico nelle performance dei veicoli elaborati (il tuner in questo caso era MTM)

3. Tyre effect

Ultimo step: sentire il ruolo chiave che giocano i pneumatici sulle prestazioni delle auto supersportive. In quest'ultima fase si facevano i due giri di pista con una Porsche 997 GTS equipaggiata rispettivamente con gli slick da competizione, i Michelin Pilot Sport Cup+, pneumatici omologati per uso stradale ma progettati per le gare e infine i Michelin Pilot Sport PS2 da strada (ndr il Michelin Pilot Sport 3 deve ancora essere omologato su Porsche).

Obiettivi raggiunti. E se tutto sommato, visto il favoloso contesto, percepire lo spirito racing era praticamente automatico, riuscire invece a distinguere i diversi comportamenti in maniera così chiara e distinta è stato un privilegio che solo un test comparativo di questo tipo poteva consentire. La percezione dei gradini di prestazioni offerte dai diversi modelli di pneumatici è stata netta. Dagli UHP dedicati esclusivamente alla pista a quelli per l'uso quotidiano su strada, non è mai venuto meno il senso di continuità nelle performance e nello stile, che si sono adattati di volta in volta alle situazioni, mantenendo però sempre al massimo sia sportività che sicurezza.

Lo Slick corsaiolo ed estremo, non certo adatto alla strada o al bagnato, ha passato il testimone al supersportivo e adrenalinico Pilot Sport Cup+, gomma racing ma omologata anche per uso stradale, che ha solo il 21% della superficie interessata da solchi di profondità

di 5mm, di spazi cioè intagliati e non a contatto con la strada. Anche il Pilot Super Sport, con il 29% di intagli del battistrada, profondi 8mm, ha mantenuto molto alto il suo spirito sportivo, pur dimostrandosi ideale anche all'uso stradale. Infine il Pilot Sport, il più scolpito della gamma (37% della superficie e 8mm di profondità) si è rivelato il più 'tranquillo' e il prodotto ideale su strada e su bagnato.



Ma non è finita. Perché altri sono i test, altri i partner (case costruttrici e supertuners), altri i testimoni tecnici che hanno partecipato ai Michelin Pilot Performance Days e di cui vi racconteremo nei prossimi giorni.



L'8 e 9 luglio a Lisbona, nel circuito dell'Estoril, si sono svolti i Michelin Pilot Performance Days



Michelin ha fatto provare in pista ai giornalisti diverse combinazioni di supercar e pneumatici UHP

© riproduzione riservata

pubblicato il 12 / 07 / 2011