

Truck Safety Day è il titolo della giornata che Pirelli ha dedicato alla sicurezza stradale per l'autotrasporto, dimostrando a dealer e stampa specializzata, con una serie di test comparativi, l'importanza per i mezzi pesanti di utilizzare i pneumatici invernali. La pista innevata del ghiacciodromo di Livigno ha ospitato il 27 gennaio i test del [!\[\]\(919a2cb85b99741a73c0c31a427236a8_img.jpg\)](#), lanciato lo scorso settembre e progettato per assicurare massime prestazioni e sicurezza sulle superfici bagnate, innevate o ghiacciate, con temperature inferiori ai 4° centigradi, sulle medie e lunghe percorrenze.

Le prove su pista sono state realizzate su prodotti Pirelli, mettendo a confronto il pneumatico summer H88 Energy e il nuovo winter della serie 01 (FW:01 e TW:01). Da un punto di vista legislativo Alberto Viganò, direttore marketing della business unit truck di Pirelli, ha sottolineato il buco normativo che non prevede per gli autocarri l'obbligo dell'impiego di gomme propriamente invernali, ma si limita a prescrivere, e solo per gli assi trattivi, le gomme recanti la marcatura M+S (Mud & Snow, ossia fango e neve). "Nonostante "S" stia per neve, la maggior parte dei produttori di pneumatici considerano infatti i prodotti M+S delle gomme per tutte le stagioni e offrono, accanto alla gamma tradizionale M+S, dei modelli invernali studiati appositamente per le condizioni di temperatura e manto stradale tipiche dell'inverno", ha spiegato Viganò. "Per questo motivo, oltre alla lettera "W" (winter, ossia inverno) nel nome commerciale, Pirelli ha marcato il nuovo prodotto con il fiocco di neve stilizzato".

Molte sono le innovazioni tecnologiche che caratterizzano il nuovo Winter Serie 01, ma in particolare Pirelli ha voluto evidenziare il ruolo determinante del profilo del battistrada che, dichiara Fabio Montanaro, responsabile dello sviluppo di nuovi prodotti, "deve favorire il contatto neve su neve e che nel nuovo prodotto arriva a triplicare il fronte di presa per poter aderire meglio sul fondo innevato e intrappolare la neve in modo da incrementare l'aderenza". Questo risultato è possibile grazie al profilo a spalla ribassata che distribuisce in maniera ottimale il peso al suolo, alla fitta e profonda lamellatura e alla sequenza ottimizzata di incavi e tasselli.

I test a cui abbiamo assistito sulla pista del ghiacciodromo di Livigno sono stati quattro: trazione, frenata, accelerazione e tenuta in curva. Pirelli non ha voluto dichiarare dei parametri numerici definiti di distinzione tra le gomme M+S e Winter, in quanto variabili in funzione di molti fattori come la temperatura, il fondo stradale e altri ancora. Lo scopo della dimostrazione è stato infatti di dare, a prescindere dai numeri, un esempio concreto e visibile di quanto possano cambiare, a vantaggio o scapito della sicurezza sulla strada, le reazioni di un mezzo equipaggiato con gomme invernali o estive. Descriviamo e illustriamo di seguito, con foto e video, i test:

Test di trazione

Un veicolo ha trascinato un secondo mezzo collegato con una barra munita di sensore, alternativamente con gomme estive ed invernali. Tramite una cosiddetta "ruota fonica", munita cioè di sistemi di misurazione, è stato calcolato lo slittamento dei pneumatici nel primo veicolo, evidenziando una differenza percentuale a due cifre. Il diverso comportamento dei mezzi è risultato inoltre evidente dalla differente quantità di neve sollevata dalle ruote trattive in un caso e nell'altro.



Test di frenata

La prova di frenata, una delle classiche e più significative nel mondo dei pneumatici, ha consentito di misurare uno spazio di frenata ridotto, con le gomme Winter Serie 01, di una percentuale a due cifre.



Test di accelerazione

Il test di accelerazione consiste nel misurare il pattinamento della ruota posteriore, ossia quanti giri fa la gomma posteriore rispetto all'anteriore. La differenza tra il comportamento dei due assi ha messo in evidenza, in termini di giri e di tempo, quanto maggiore è il grip offerto dalle gomme invernali.



Bending test

Il test di tenuta in curva è stato realizzato facendo entrare il mezzo in curva a velocità costante (a 40, 45 e 50 km/h) e verificando il mantenimento della traiettoria in un percorso delimitato da birilli. Gli angoli di imbardata offrono infatti una netta sensazione di controllabilità del veicolo, traiettoria della curva e stabilità laterale. I Pirelli Winter Serie 01, anche spinti a 50 km/h e con una curva secca, non hanno fatto cadere nemmeno un birillo, esibendo un'eccellente presa "neve su neve" e prestazioni in grado di garantire la massima sicurezza d'inverno agli autotrasportatori.



IL VIDEO:



Pirelli ha realizzato il 27 gennaio a Livigno dei test comparativi tra pneumatici autocarro Winter e Summer



La profonda e fitta lamellatura e la sequenza ottimizzata di incavi e tasselli del battistrada assicurano un'eccellente presa "neve su neve"

© riproduzione riservata

pubblicato il 13 / 02 / 2012