Era l'ottobre del 1959, Pirelli al Salone dell'Auto di Torino presentò un pneumatico pronto a rivoluzionare l'inverno. Già allora, come oggi, l'autunno era il momento in cui iniziare a prepararsi per la guida nella stagione fredda. L'idea che vide la luce sessant'anni fa si chiamava BS3, cioè "Battistrada Separato 3", perché a comporre il pneumatico erano una carcassa e un battistrada non vulcanizzati assieme, di conseguenza quest'ultimo era facilmente intercambiabile; così consentiva di passare da prestazioni estive a invernali, o viceversa, con poco lavoro e senza nemmeno smontare il pneumatico dal cerchio. Una soluzione tecnologica innovativa, rimasta in produzione alcuni anni, che ha saputo introdurre il cambio stagionale dei pneumatici.

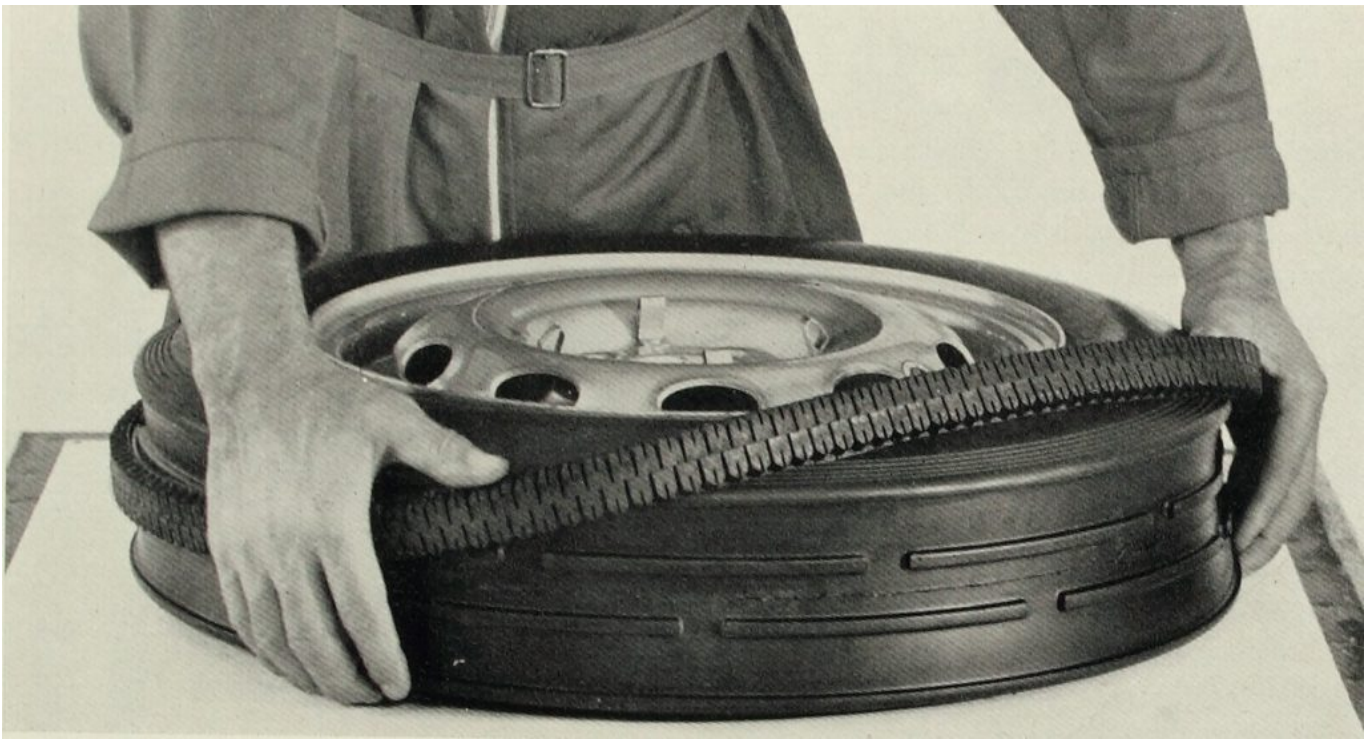
IL GENIO ITALIANO

Dall'inizio della storia del pneumatico non era mai stato realizzato niente di simile e di così dirompente, rispetto alle tecnologie utilizzate fino a quel momento. Il brevetto del Pirelli

BS3 portava la firma dell'Ing. Carlo Barassi, allora a capo dell'Ufficio Tecnologico della Direzione Tecnica Pneumatici Pirelli, reparto che oggi si chiama R&D. Lì venne sviluppata un'idea che nacque qualche anno prima nella mente creativa dell'Ing. Giuseppe Lugli, all'epoca responsabile del Laboratorio Fisico del Settore Gomma Pirelli. Barassi, appassionato di sci e di montagna, conosceva bene le problematiche della guida invernale. Fino a poco tempo prima, per far fronte alle condizioni di bassa aderenza, gli automobilisti erano soliti legare delle cinture borchiate sopra al battistrada delle gomme di trazione ma le difficoltà erano molte e i vantaggi contenuti. Una pratica che nasceva per i mezzi agricoli che viaggiavano a bassa velocità sul fango dei campi.

COME FUNZIONAVA IL BS3

Il principio di funzionamento del Pirelli BS3 è tanto semplice da spiegare quanto incredibile da immaginare in azione. Il battistrada era montato su tre anelli del diametro della carcassa del pneumatico, si installavano sul pneumatico e poi venivano tenuti in sede dalla pressione dell'aria. Poi, in occasione del cambio climatico, si smontava il disegno battistrada della stagione uscente e se ne montava uno più adatto a quella che stava per iniziare. E qui la storia del BS3 si incrocia con quella di un altro pneumatico leggendario di Pirelli: il Cinturato, che "prestò" il disegno estivo al BS3.



DAGLI AUTOGRILL AI RALLY

L'arrivo del BS3 portò un'altra innovazione: tramite un accordo con Autogrill, Pirelli creò delle officine apposite nelle stazioni di servizio dell'Autostrada del Sole, dove i tecnici avevano il compito di sostituire i battistrada di BS3, oltre che offrire ogni altro tipo di assistenza delle auto degli italiani in viaggio. L'innovazione portata da Pirelli con il BS3 si fece largo anche nelle competizioni, in particolare fuori dall'asfalto: il Rally di Monte-Carlo del 1961 si vide l'ottimo comportamento del BS3, con 28 equipaggi in gara e 23 arrivati in fondo. E in queste competizioni nascerà qualche anno dopo il primo vero invernale di Pirelli, l'MS35: i più appassionati della disciplina ricordano ancora le pubblicità televisive di Pirelli con Sandro Munari al volante della Lancia Fulvia su cui vinse diverse gare – fra cui lo stesso Rally di Monte-Carlo nel 1972 – mantenendo il controllo grazie al Pirelli MS35. Il BS3 venne evoluto nel BS, prima di uscire di produzione a seguito dell'arrivo sul mercato di auto sempre più moderne con prestazioni che richiedevano coperture più specialistiche.

SESSANT'ANNI DI PNEUMATICI INVERNALI

La storia del Pirelli BS3 racconta che già sessant'anni fa sulle strade italiane ed europee si sentiva l'esigenza di coperture adatte alla stagione, esigenza che oggi è diventata legge nella maggior parte dei paesi. Il BS3 ha accompagnato lo sviluppo delle auto per qualche tempo, poi il progresso delle vetture stesse ha reso obsoleta la novità del battistrada separato e Pirelli ha scelto di puntare su invernali puri. Oggi, sessant'anni più tardi, conta su una gamma molto specializzata che va dallo Scorpion Winter pensato per i Suv fino al P Zero Winter per le quattro ruote più sportive, passando per il Cinturato Winter per le compatte e medie. Tutti progettati con un po' di quel genio italiano che diede vita al BS3.

BS3
PIRELLI