

Michelin CrossClimate, il pneumatico estivo con certificazione invernale

Date : 9 marzo 2015



In Europa, il 65% degli automobilisti, nonostante le ordinanze, utilizza tutto l'anno pneumatici estivi. Il 5%, invece, monta quelli invernali tutto l'anno mentre il 4% si è dotato di prodotti All-Season. Michelin, per tutte queste persone, ha concepito CrossClimate, il primo pneumatico estivo che possiede anche la certificazione invernale (è omologato 3PMSF -3 Peak Mountain Snow Flake – simbolo con una montagna a 3 cime e un fiocco di neve applicato sul fianco del pneumatico), una vera e propria rivoluzione all'interno del settore secondo l'azienda. La prima cosa che gli uomini Michelin hanno sottolineato durante il lancio, avvenuto il due di marzo a Divonne, ad una trentina di chilometri da Ginevra, è che questo è un pneumatico estivo, concepito per attraversare imprevisti atmosferici di ogni tipo garantendo sicurezza ai più alti livelli.

“Gli automobilisti europei attendevano da tempo un pneumatico con le caratteristiche che offre Crossclimate, esempio emblematico della Michelin Total Performance, la strategia che punta a riunire il maggior numero di prestazioni in un solo pneumatico, come ad esempio un ottimo comportamento su asciutto e su neve, oppure su neve e su bagnato. In Europa ci sono alcuni produttori che tentano, e sottolineo tentano, di trovare un compromesso tra pneumatici estivi ed invernali, realizzando i cosiddetti All-Season. Il problema di questi pneumatici, però, è il comportamento estivo, per quanto riguarda la frenata su asciutto, il consumo e la longevità. La differenza con CrossClimate è enorme, semplicemente perché noi non siamo scesi a compromessi” ha affermato Jean-Dominique Senard, presidente di Michelin.

CrossClimate completa l'offerta Michelin: gli automobilisti che frequentemente sono a contatto con la neve continuano ad aver bisogno di un pneumatico invernale come l'Alpin5 e, in estate, di un pneumatico estivo come l'Energy Saver+. Quei consumatori che, invece, fino ad oggi hanno sempre equipaggiato la propria auto solamente con pneumatici estivi o invernali, oppure hanno acquistato questi ultimi ma si sentono frustrati perché hanno incontrato la neve solo una o due volte l'anno, troveranno nel CrossClimate la risposta ai loro bisogni.

Per lo sviluppo di CrossClimate, come per altri prodotti recentemente lanciati da Michelin, l'azienda è partita proprio dai bisogni dei consumatori. Con il Road Usage Lab, 3.000 automobilisti in tutta Europa sono stati dotati di un dispositivo digitale che raccoglie dati sul loro reale comportamento di guida. Inoltre, ogni anno, vengono realizzate circa 15.000 interviste tramite aziende leader del settore come Gfk e Ipsos. Anche in questo caso, lo scopo è capire l'uso dei pneumatici da parte dei consumatori, le loro effettive esigenze, se hanno delle critiche o delle insoddisfazioni. Da queste ricerche sono emersi i dati citati all'inizio dell'articolo, così come anche il fatto che 4 automobilisti europei su 10 considerano un fastidio il cambiamento stagionale dei pneumatici e lo rinviato il più possibile. Inoltre, si è scoperto che ben 2/3 dei consumatori che acquistano pneumatici invernali in Italia (e il 40% in Germania e Francia) non sono esposti a neve. Questo causa una sorta di frustrazione per un acquisto ritenuto a posteriori inutile, poiché il cliente

associa il pneumatico invernale solamente alla neve e non al ghiaccio. Ma c'è di più: gli automobilisti si sono lamentati dei costi di stoccaggio, del fatto che il prezzo per il cambio non è mai certo e che si finisce per spendere sempre più del previsto. Infine, il 50% di chi acquista pneumatici è donna, con tutte le difficoltà del caso riguardo lo stoccaggio delle gomme. In definitiva, il bisogno espresso dai consumatori, secondo Michelin, era quello di un pneumatico unico, che si comportasse bene in tutte le stagioni e nei repentini cambi atmosferici, che fosse sicuro, intelligente e che potesse adattarsi alle temperature diverse. Quel pneumatico, secondo l'azienda, è Michelin CrossClimate.

Nell'etichetta europea, il CrossClimate presenta una A nella frenata sul bagnato e una C nella resistenza al rotolamento, valori del tutto paragonabili ai migliori pneumatici estivi e invernali Michelin come l'Energy Saver e l'Alpin5. Gli All-Season della concorrenza invece solitamente presentano una C nella frenata e una E nella resistenza al rotolamento. Anche la longevità è paragonabile a quella di un pneumatico estivo, altro punto in cui gli All-Season, secondo Michelin, non eccellono.

Oltre ai test interni, il TÜV SÜD ha certificato le prestazioni del nuovo prodotto Michelin, paragonandolo ancora una volta all'Alpin5, all'Energy Saver e a un panel di competitor All-Season, tra i quali è emerso che il migliore risulta essere il Goodyear Vector. Thomas Salzinger, manager del test team del TÜV SÜD, ha infatti affermato che "le prestazioni del Michelin CrossClimate sono molto soddisfacenti, praticamente in linea con l'Alpine5 e senza alcun punto debole nel comportamento estivo, sull'asciutto e sul bagnato."

Nella frenata asciutta, tra il CrossClimate e il Goodyear Vector ci sono ben 5,30 metri di differenza, mentre sono 2,50 su frenata bagnata. Anche il grip è decisamente migliore, ed è provato dai 0,67g che il CrossClimate garantisce rispetto ai 0,63 dell'All-season. Sulla neve, la motricità, aspetto cruciale per gli automobilisti, è pari a quella dell'Alpin5 e leggermente superiore a quella dell'All-Season. Il confronto della frenata sul bagnato tra l'Alpin5 e il CrossClimate è impressionante: ben 7,60 metri di differenza a favore di quest'ultimo.

Ma come sono possibili queste prestazioni? Il mix di prestazioni proposte è il risultato della combinazione innovativa di tecnologie applicate al cuore del battistrada, che interessano la mescola, il design e la concezione delle lamelle del pneumatico. Questi 3 componenti indissociabili sono stati riprogettati completamente per offrire prestazioni rivoluzionarie.

Un'innovativa combinazione di mescole di gomma

Per il battistrada Michelin ha progettato un materiale innovativo che ottimizza l'aderenza. Questa mescola specifica dispone della flessibilità necessaria ad aumentare la capacità della gomma di seguire le minime rugosità della strada, con qualsiasi temperatura. Consente quindi di ottimizzare l'aderenza, in ogni condizione meteo (fondo innevato, bagnato o asciutto). Michelin CrossClimate

ha potuto quindi ottenere, nell'ambito del sistema di etichettatura europeo, la classificazione A per la frenata sul bagnato. Un nuovo materiale, sotto il battistrada, permette di ottimizzare l'efficienza energetica del pneumatico, grazie alla sua bassa capacità di riscaldamento. Per comprendere meglio questa caratteristica, bisogna sapere che ad ogni giro della ruota e sotto effetto del carico, il pneumatico si deforma per aderire alla strada. Al momento della deformazione, i materiali che costituiscono il pneumatico si riscaldano e disperdono energia. Grazie all'introduzione di silice di ultima generazione nella mescola, gli ingegneri Michelin hanno ridotto tale riscaldamento e sono così riusciti a diminuire il consumo di carburante del pneumatico Michelin CrossClimate.

La combinazione di una scultura originale a V, con nuove lamelle 3D autobloccanti

Questa scultura unica a V con angolazione evolutiva permette di ottimizzare l'aderenza sulla neve:

- in sollecitazione laterale, grazie all'angolazione specifica della parte centrale della scultura
- in sollecitazione longitudinale, grazie all'angolazione più svasata delle spalle

Questa scultura a V è combinata con le nuove lamelle autobloccanti 3D. Ultra-ondulate, di spessore variabile e a geometria complessa, queste lamelle a piena profondità aumentano l'effetto artiglio sulla neve e, quindi, la motricità del veicolo. Le ondulazioni verticali e laterali delle lamelle assicurano una funzione autobloccante: si ancorano infatti fra loro per ottenere una maggiore rigidità dei tasselli della scultura. Il risultato è una migliore stabilità del pneumatico, indipendentemente dalle forze da cui è sollecitato: forza longitudinale al momento delle frenate e accelerazioni e forza laterale nelle curve, a beneficio della precisione di guida e delle prestazioni su fondo asciutto. Grazie alla combinazione di tali tecnologie di avanguardia, la rigidità globale della scultura risulta migliorata, favorendo al tempo stesso la precisione di guida su fondo bagnato e la durata del pneumatico.

L'abbinamento innovativo dei cianfrini (o tagli obliqui) e delle lamelle ad alte prestazioni

I tasselli smussati determinano una superficie ottimale di contatto al suolo, per migliorare la prestazione di frenata su fondo asciutto. Grazie a questa concezione innovativa, Michelin combina l'azione di tasselli smussati con quella delle lamelle a piena profondità, per un ottimale livello di frenata e di motricità sulla neve.

La domanda che sorge spontanea è: non è possibile una sorta di cannibalismo degli altri pneumatici Michelin, vista la bontà e le incredibili doti del CrossClimate? “Questo pneumatico è dedicato specificatamente a chi incontra la neve saltuariamente e che prima non montava gomme invernali. Le prestazioni sono infatti paragonabili a quelle dell’Alpin5 solamente quando si considera la motricità e la frenata, che sono aspetti fondamentali, ma solo alcuni di quelli offerti dall’Alpin5. per tutte le altre caratteristiche invernali, ovviamente l’Alpin5 è superiore. Presentando il CrossClimate, abbiamo dato ai consumatori esattamente quello che volevano: più sicurezza e più comodità.”

Il Michelin CrossClimate verrà lanciato sul mercato a maggio, con dimensioni da 15 a 17 pollici. Successivamente la gamma si amplierà, fino a comprendere anche i veicoli commerciali e i SUV.

Per quel che riguarda il prezzo, sarà una via di mezzo tra un estivo e un invernale: nella dimensione 205/65/16, dato il prezzo di 70-75 euro per l'estivo, costerà circa 7 euro di più.

“Il nostro impegno è quello di innovare, continuamente, e per questo investiamo 640 milioni di euro l'anno in Ricerca e Sviluppo. Vogliamo anticipare i bisogni futuri dei consumatori e dei produttori di automobili: per questo, nel 2017, verrà costruito un nuovo centro di R&S a Clermond Ferrand, che sarà uno dei migliori e più avanzati d'Europa. Tutto questo lo facciamo per un semplice motivo: trovare un modo migliore per andare avanti.”