Pirelli completa la gamma della famiglia Cinturato. Dopo l'estivo P7, campione di omologazioni, e l'All Season, lanciato con successo lo scorso anno, arriva l'applicazione invernale dello storico brand della P lunga: il Cinturato Winter. Il nuovo stagionale Pirelli è destinato al mercato del ricambio ed è pensato per le auto medie, con chilometraggi elevati tipici del commuting e dell'uso professionale.
Grazie all'innovativo disegno battistrada, il nuovo Winter Pirelli riduce notevolmente il rumore, sia interno sia esterno, candidandosi naturalmente a divenire il pneumatico preferito per le vetture elettriche e ibride, per le quali la silenziosità interna è un punto fondamentale.
Le geometrie particolarmente sofisticate aiutano, inoltre, ad artigliare la neve, a raccoglierla così all'interno del battistrada garantendo il massimo grip in trazione, frenata e in marcia.
Il nuovo Cinturato Winter garantisce massima sicurezza in tutte le condizioni con una piacevolezza di guida e comfort pari a quelle offerte da un pneumatico estivo.
Al nome Cinturato sono legate le più importanti innovazioni tecnologiche, non solo di Pirelli, ma dell'intera industria di pneumatici: dal radiale al ribassato, oltre 50 anni di soluzioni all'avanguardia che hanno trasformato questo brand in uno dei preferiti dalle Case auto, come dimostrato dal record di omologazioni ottenute nel corso degli anni.
ll brevetto del Cinturato Pirelli – riconosciuto in tutti i Paesi del mondo – fu sviluppato negli anni '50 come risposta al piacere di guidare una nuova generazione di auto per quell'epoca, quando per la prima volta si poteva soddisfare la richiesta di sicurezza a velocità sostenute, con doti di economicità d'uso, rendendo nel tempo più accessibili a tutti caratteristiche fino ad allora riservate solo alle auto più sportive.

La costruzione radiale interamente tessile della carcassa e l'applicazione di una cintura longitudinale alla circonferenza, posta sotto il battistrada, hanno fatto del Cinturato Pirelli il punto di riferimento senza eguali nel mondo delle coperture: integrità della struttura anche a velocità elevata, curve sicure e controllabili, tenuta in frenata, durata del battistrada e riduzione consumo di carburante sono concetti originati dal Cinturato e che – con opportune modifiche ed aggiornamenti tecnologici – caratterizzano ancora oggi i pneumatici più moderni e prestazionali.
Sicurezza e performance sono, infatti, anche i due cardini del nuovo Cinturato Winter, testati nelle condizioni estreme dei ghiacciai islandesi (sebbene questo prodotto sia destinato ad usi in condizioni meno "drammatiche", come quelle riscontrabili sulle strade ed autostrade del Centro Europa). Su fondi innevati e scivolosi, il nuovo stagionale Pirelli ha messo in mostra le numerose caratteristiche tecnologiche che lo compongono.

La gomma che ti parla

A riprova che la sicurezza è il principale driver che ha guidato lo sviluppo di questo prodotto, a partire dal disegno battistrada, il Cinturato Winter reca sul battistrada la scritta "Now Snow"; quando il battistrada si usura, e quindi la prestazione su neve viene compromessa, la prima lettera "W" si cancella e viene fuori la scritta "No Snow". Il nuovo stagionale Pirelli è così il primo pneumatico invernale che "parla" con gli automobilisti, auto-indicando il livello di usura oltre il quale diventa pericoloso guidare su neve.

Tecnologia "Multiactive 4D Sipe": lamelle orientate per garantire ridotti spazi di frenata in tutte le condizioni

Innovativo per disegno battistrada e struttura, il Cinturato Winter è stato concepito per offrire sicurezza e affidabilità in tutte le condizioni caratteristiche della cattiva stagione. Nel dettaglio, gli ingegneri Pirelli hanno lavorato per ridurre gli spazi di frenata: obiettivo raggiunto grazie all'utilizzo della tecnologia "Multiactive 4D Sipe". Si tratta di "lamelle direzionali" il cui disegno varia a seconda delle necessità di guida. Le lamelle sono cioè tutte orientate in un'unica direzione in modo tale da massimizzare gli effetti di trazione e frenata. In caso di frenata su neve, ad esempio, le lamelle si irrigidiscono, permettendo al battistrada di compattarsi e, quindi, di frenare in tempi più brevi. In caso di marcia, invece, quando è necessario avere la massima trazione, le lamelle si allargano per catturare più neve e garantire così il grip necessario. Discorso diverso in caso di fondo bagnato, dove la maggiore mobilità delle lamelle in trazione scalda la mescola battistrada, aumentando così il grip.

La trazione è, inoltre, massimizzata dall'incremento della densità delle lamelle. Se, infatti, come test, si provasse a mettere insieme tutti gli intagli delle lamelle, a mò di spago, si otterrebbe una lunghezza complessiva di tagli di 40 metri (la lunghezza di 4 autobus). Un numero superiore del 50% rispetto al reference principale.

Water Escape Accelerator: rivoluzionario disegno battistrada per ritardare l'effetto aquaplano

Il nuovo Cinturato Winter presenta un disegno battistrada originale: la particolare disposizione dei tasselli e, soprattutto, la loro inclinazione "a freccia" fa sì che l'acqua scorra più velocemente tra gli intagli, che si comportano come canali longitudinali, e, aspetto davvero innovativo, fa sì che l'acqua così catturata venga evacuata lontano dall'impronta, lateralmente, ritardando il sorgere dell'aquaplano. Non solo: gli ingegneri Pirelli hanno lavorato sulla geometria dei canali inclinati, rendendoli più stretti al centro dell'impronta, per far in modo che l'acqua defluisca il più velocemente possibile, e allargandoli poi man mano che ci si avvicina verso la spalla, per poter espellere così la

maggiore quantità di acqua possibile. Questa particolare geometria del battistrada ha, come risultato, quello di minimizzare il più possibile l'aquaplaning.

Handling e comfort

La prestazione, che insieme alla sicurezza, è da sempre il punto di riferimento della ricerca Pirelli, e che già il Cinturato degli anni Cinquanta massimizzò, è l'altro cardine intorno al quale il nuovo Cinturato è stato progettato. Prestazione che, nello specifico, si concretizza nella ottimizzazione dell'handling e nella ricerca del massimo comfort. Due target raggiunti

rendendo più flessibile l'impronta a terra, soprattutto nella parte della spalla, grazie all'aggiunta di intagli longitudinali che funzionano come delle cerniere e che consentono, così, di massimizzare il contatto a terra e di adattarsi alle asperità tipiche dei terreni innevati o ghiacciati. Maggiore flessibilità si traduce anche in una migliore distribuzione della pressione nell'area di contatto, a tutto vantaggio della resa kilometrica. Il mileage è, infatti, stato aumentato del 10%.

Il Winter che riduce il rumore

E' risaputo che tutti i pneumatici invernali sono più rumorosi di quelli estivi, a causa dei numerosi intagli e incavi che compongono il battistrada, necessari per garantire grip e quindi sicurezza. Con il nuovo Cinturato, invece, i ricercatori Pirelli sono riusciti a sviluppare un prodotto winter capace di raggiungere livelli di rumorosità molto più bassi, tipici di un summer, mantenendo invariati gli elementi di disegno che assicurano stabilità. Gli ingegneri della Bicocca hanno ridotto sensibilmente il rumore interno ed esterno ordinando in modo innovativo la sequenza dei passi (area compresa tra due scanalature). Partendo dalla constatazione che l'utilizzo di un solo tipo di passo provoca un rumore emesso su una sola frequenza, simile a quello di un fischio, i tecnici Pirelli hanno introdotto per il Cinturato Winter passi di ben tre dimensioni diverse. In questo modo si è riusciti a distribuire il rumore su più frequenze, con il risultato finale di limitarlo notevolmente, passando dai 70 dba del pneumatico di riferimento ai 66 dba del Cinturato Winter (misura 195/65R15).

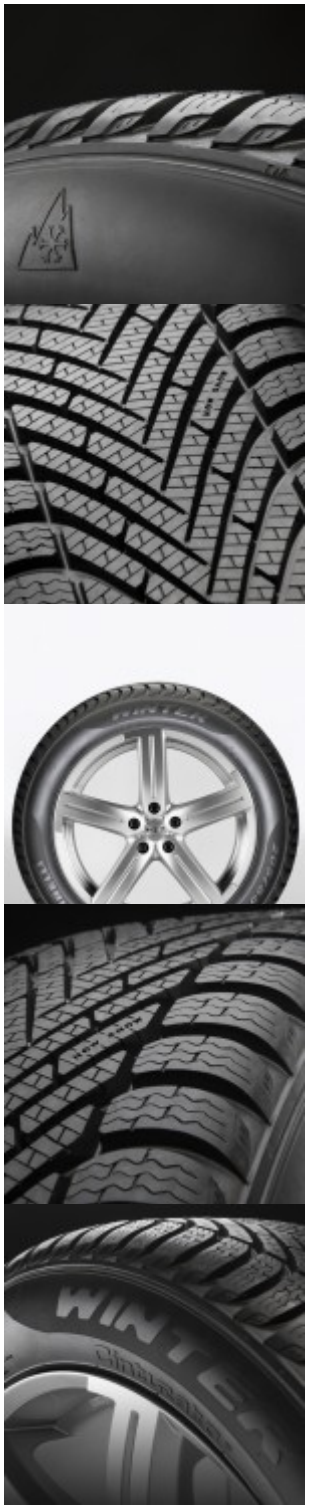
L'invernale per le city car

Il Cinturato Winter è un prodotto dedicato al mercato europeo; in particolare a quei Paesi nei quali normative vigenti e condizioni climatiche impongono il cambio estivo-invernale, quali Italia, Francia, Germania, Svizzera, Austria e Paesi dell'Est Europa.

Anche all'interno di questi Paesi, il nuovo stagionale Pirelli è pensato in particolare per rispondere alle esigenze di quei consumatori che utilizzano in modo intensivo la vettura e che, anche nei prodotti invernali, ricercano la qualità e le prestazioni del summer. Con il nuovo Winter, Pirelli trasferisce alle auto di fascia media le innovazioni tecnologiche sviluppate per i pneumatici destinati alle vetture più prestazionali, soprattutto in termini di sicurezza. E', infatti, al segmento touring che questo prodotto è destinato. Un segmento in costante cambiamento che comprende un'ampia gamma di vetture, dalle city car ai sempre più numerosi compact Suv equipaggiati con calettamenti fino a 17 pollici. E dai 14 ai 17 pollici si compone la gamma del nuovo prodotto.

Il Winter targato Pirelli leader di omologazioni

Il Cinturato Winter nasce da un progetto interfunzionale che ha messo insieme gli ingegneri di Milano Bicocca e il team Pirelli in Germania, con il supporto dei principali partner automobilistici di Pirelli, quali Bmw, Mercedes e Porsche, ed è prodotto nelle facilities della P lunga in nord Europa. Erede della gloriosa famiglia Cinturato, il nuovo stagionale si avvale dell'esperienza accumulata in questi anni da Pirelli nel segmento Winter. Esperienza valsa al Gruppo Milanese il record di omologazioni nell'invernale. Sono ben 600, infatti, le omologazioni raggiunte dai Sottozero, dagli Scorpion e dagli Ice Zero, a dimostrazione che i prodotti stagionali Pirelli hanno passato a pieni voti i test più severi, quelli cioè delle Case auto che li hanno scelti per il primo equipaggiamento.


WINTER

© riproduzione riservata
pubblicato il 13 / 06 / 2016