

Il tema del DOT dei pneumatici è di stretta attualità. La domanda ricorrente è sempre la stessa: ma i pneumatici invecchiano?

Per contribuire all'informazione e alla formazione dei consumatori finali, Dunlop Italia ha organizzato un test ad hoc per sfatare il mito sull'invecchiamento dei pneumatici. L'obiettivo del team era confermare che - se i pneumatici sono conservati correttamente - questi non perdono le proprie qualità e garantiscono le stesse performance indipendentemente dalla data di produzione.

La formula di questo evento è stata molto semplice: due eccezionali piloti come Luca Pedersoli e Simone Saltarelli, nella cornice del Tazio Nuvolari di Cervolina, hanno avuto a disposizione 4 turni di pista in esclusiva, per fare un vero e proprio time attack, confrontando quattro set di Dunlop GP Racer D212 provenienti da differenti lotti produttivi e di diverse annate e acquistati sul mercato da operatori specializzati.

Né i piloti né il team di Dunlop erano a conoscenza di quali gomme fossero equipaggiate all'inizio di ogni turno: una giuria di eccezione, formata da personalità di spicco del mondo dell'informazione delle due ruote, a inizio giornata ha selezionato le accoppiate di pneumatici e ha monitorato il regolare svolgimento del blind test.

Le due moto del test (Yamaha R6 e Yamaha R1) sono state equipaggiate con un sistema cronometrico GPS plug&play fornito dalla PZ Racing. I set di pneumatici oggetto del test sono stati regolarmente scaldati con termocoperte fornite dalla Capit Performance prima di ogni turno.

Come previsto, i risultati del test hanno evidenziato prestazioni pressoché identiche tra i diversi pneumatici, dimostrando che se correttamente conservati i pneumatici non hanno una "data di scadenza". Il feedback soggettivo dei piloti ha mostrato stessa confidenza, grip e maneggevolezza ad ogni turno e uno dei due piloti è riuscito a ottenere il best lap proprio con un pneumatico del 2017.

Test schedule and main data							
	riders	bike	tires	riders	bike	tires	asphalt temperature
11.00-11.20	Saltarelli	YZF R6	600A (FRESH)	Pedersoli	YZF R1	1000B (FRESH)	24°C
13.00-13.20	Saltarelli		600B (DATED)	Pedersoli		1000A (DATED)	36°C
14.40-15.00	Pedersoli		600B (DATED)	Saltarelli		1000A (DATED)	44°C
17.20-17.40	Pedersoli		600A (FRESH)	Saltarelli		1000B (FRESH)	39°C

IMP: Bike/Rider sequences chosen by the Guests

600A (FRESH)	pressure		tread temperature	1000B (FRESH)	pressure		tread temperature
stint 1	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,4	59°	Front	2,3	2,6	55°
Rear	1,5	1,7	71°	Rear	1,5	1,8	83°

600B (DATED)	pressure		tread temperature	1000A (DATED)	pressure		tread temperature
stint 2	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,2	57,8°	Front	2,3	2,4	58,2°
Rear	1,5	1,65	77,5°	Rear	1,5	1,6	88,2°

600B (DATED)	pressure		tread temperature	1000A (DATED)	pressure		tread temperature
stint 3	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,4	62°	Front	2,3	2,4	65°
Rear	1,5	1,7	85°	Rear	1,5	1,6	88°

600A (FRESH)	pressure		tread temperature	1000B (FRESH)	pressure		tread temperature
stint 4	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,2	63°	Front	2,3	2,2	62°
Rear	1,5	1,6	83°	Rear	1,5	1,6	86°

Best Lap			
	YZF R6	YZF R1	600/1000 Tires
Stint 1	1:23:89	1:23:85	FRESH
Stint 2	1:23:98	1:22:53	DATED
Stint 3	01:26:24	01:21:31	DATED
Stint 4	01:25:54	01:21:24	FRESH

IMP: Tire sequence chosen by the Guests

actual Cervestina record	
600CC	1000CC
Racing Qualifying tires	Racing Qualifying tires
bike fully equipped	bike fully equipped
empty fuel tank	empty fuel tank
1:20:193	1:18:74
Kevin Manfredi	Andrea Maestri

A dimostrarlo sono anche i test di durezza in superficie che Dunlop ha effettuato su pneumatici di varie annate, durezza che come vedete, praticamente non cambia.

DISCOVERY
DUNLOP

STUDI ED ELEMENTI NUMERICI

XXXXXXXX Compound	2 weeks (=fresh)	4 weeks ageing	8 weeks ageing	16 weeks ageing	26 weeks ageing	52 weeks ageing	108 weeks ageing
Hardness Shore A at 100°C	47	49	47	46	48	XX	XX



The **Shore A** Hardness Scale measures the hardness of flexible mold rubbers that range in hardness from very soft and flexible, to medium and somewhat flexible, to hard with almost no flexibility at all. Semi-rigid plastics can also be measured on the high end of the Shore A Scale.

DUNLOP

COME SI CONSERVANO I PNEUMATICI?

Non esiste una correlazione diretta tra la data di fabbricazione e la durata di un pneumatico, un prodotto che di per sé non ha una vera e propria data di scadenza. La data di fabbricazione, infatti, riportata obbligatoriamente sul fianco dei pneumatici secondo le normative vigenti, è un'informazione composta da quattro cifre - le prime due indicano la settimana e le altre due l'anno di fabbricazione - che il costruttore può utilizzare in caso di necessità per identificare o tracciare sul mercato uno specifico lotto di produzione. Questo dato può essere inoltre incluso nella marcatura DOT (Department of Transportation) un codice alfanumerico, non obbligatorio nell'Unione Europea - per confermare che il pneumatico risponde agli standard di produzione americani.

Entrambi i dati, comunque, non forniscono alcun riferimento sulla durata del pneumatico, influenzata da diversi fattori che non dipendono dalla fase di produzione e quindi impossibili da definire.

Considerato che i pneumatici sono prodotti con materiali che ne impediscono l'invecchiamento e che quindi l'usura degli stessi inizia soltanto nel momento del loro primo impiego, il resto lo fanno le condizioni di utilizzo e di immagazzinamento. Da un lato c'è lo stile di guida, il tipo di mezzo, i carichi, le velocità, la pressione, le condizioni atmosferiche e del fondo stradale, mentre dall'altro le modalità di conservazione del prodotto nei periodi di

non utilizzo dovuti alla stagionalità, quindi il luogo, la temperatura, l'umidità e le fonti di calore o altre sostanze a cui il pneumatico viene esposto.

Dunlop, insieme a tutti i principali costruttori nell'ambito dell'ETRTO - Associazione Tecnica Europea dei Produttori di Pneumatici e Cerchi - ha stabilito alcune importanti linee guida per garantire il corretto utilizzo e stoccaggio dei pneumatici, consultabili e scaricabili dal sito www.pneumaticisottocontrollo.it/

Queste indicazioni prima di tutto devono essere rispettate dai distributori e dai rivenditori specializzati - che devono utilizzare le attrezzature adatte a garantire l'adeguata e corretta manutenzione dei pneumatici - ma anche degli stessi utenti finali che ne hanno il controllo dal momento dell'acquisto e che, con il corretto utilizzo e stoccaggio, possono limitare l'invecchiamento naturale del prodotto.

Partiamo dai rivenditori

Per un immagazzinamento di lungo periodo, si raccomanda di:

- Conservare i pneumatici in verticale su scaffali a un'altezza di almeno 10 centimetri da terra, con i fianchi in posizione verticale per non alternare il profilo del pneumatico.
- Per uno stoccaggio di breve periodo (fino a quattro settimane) i pneumatici possono invece essere impilati l'uno sull'altro su uno scaffale, invertendone però periodicamente l'ordine ed evitando che i pneumatici in posizione inferiore subiscano deformazioni.
- In generale, per garantire la corretta rotazione dello stoccaggio, la posizione dei pneumatici deve essere alternata periodicamente.
- I pneumatici devono essere inoltre conservati in luoghi freschi, asciutti e ben ventilati, a una temperatura inferiore ai 25°C, evitando la luce diretta del sole e il contatto con sostanze liquide o chimiche non idonee e utilizzando un'illuminazione artificiale a bassa emissione di raggi ultravioletti.
- Le camere d'aria e le valvole devono essere conservate negli imballi originali, in alternativa possono essere leggermente gonfiate e inserite all'interno del pneumatico, oppure impilate sgonfie fino a un'altezza massima di 50 centimetri su scaffali con una base. I protettori devono preferibilmente essere inseriti all'interno del pneumatico insieme alle camere d'aria, altrimenti devono essere impilati orizzontalmente su uno scaffale e mai appesi.

Cosa può fare, invece, il consumatore finale?

- Prima di tutto deve provvedere al controllo periodico dei pneumatici durante l'utilizzo, per verificare eventuali difformità a livello visivo o in movimento.
- In caso di inutilizzo, invece, prima di rimettersi in moto è bene rivolgersi a un rivenditore specializzato per effettuare operazioni come il controllo di pressione di gonfiaggio, spessore del battistrada, usura del pneumatico e dei fianchi e procedere ad una accurata e periodica manutenzione.
- Se si dispone di cavalletto centrale/cavalletti alza moto: sollevare la moto da terra, evitando quindi che le zone di contatto dei pneumatici rimangano a lungo le stesse
- Se non si dispone di cavalletto centrale/cavalletti alza moto: muovere la moto almeno ogni 2-3 settimane per far cambiare il punto di appoggio della moto sui pneumatici

© riproduzione riservata pubblicato il 1 / 07 / 2021