

La gamma invernale di Michelin fa un altro passo avanti. La Casa francese ha lanciato, per la prossima stagione, il Michelin Alpin 5, che migliora ulteriormente le performance della generazione 4, grazie all'applicazione di una nuova miscela contenente olio di girasole e ricca di silice e grazie allo sviluppo di un nuovo disegno del battistrada direzionale. Il nuovo pneumatico è disponibile in 27 dimensioni da 195/65R15 a 225/55R17.

Michelin ha voluto mettere l'accento sui "real facts", i fatti reali, nel corso del lancio dell'ultimo nato della gamma invernale, l'Alpin 5. Fatti che riguardano i diversi climi europei: i giorni di neve all'anno, le temperature medie stagionali, le precipitazioni piovose,... Fatti che riguardano le statistiche degli incidenti: se avvengono su asciutto, bagnato, curva... E infine fatti che riguardano le abitudini di guida. Da queste tre variabili è iniziato lo sviluppo del nuovissimo pneumatico invernale di Michelin, che ha dimostrato - a sua volta - con i fatti quali prestazioni è in grado di offrire, grazie a una nuova miscela e un nuovo profilo battistrada.

✘ Ospiti del lancio di Michelin Alpin 5, avvenuto la scorsa settimana a Innsbruck in Austria, erano un meteorologo e un esperto di incidentologia dell'Università di Dresda. Il primo ha illustrato i tre climi europei (quello mediterraneo è il prevalente in Italia), e ha spiegato come le quattro stagioni del calendario abbiano a che fare con Vivaldi e Botticelli, ma poco con la scienza. Per la meteorologia infatti esistono semplicemente due stagioni, una più calda da maggio a settembre, e una più fredda da novembre a marzo. L'inverno è dunque caratterizzato da temperature basse, precipitazioni nevose o piovose e ghiaccio.

Ma quanti sono gli incidenti che avvengono su strada ghiacciata o innevata, quella cioè che tutti immaginiamo, quando pensiamo in modo generico all'inverno? Secondo le statistiche dell'università tedesca "solo" l'8%, mentre ben il 35% avvengono su superfici bagnate e il 57% su strade asciutte. In sintesi il 92% degli incidenti in inverno avvengono su strade nere. La presenza di neve, infatti, non è l'unica situazione invernale, anche se costituisce naturalmente un fattore imprescindibile nello sviluppo di questa specifica tipologia di pneumatico. L'aderenza e la motricità sul bagnato sono fattori chiave della sicurezza stradale; su una stessa distanza, un incidente su tre avviene su strada bagnata e fredda e il 16% di questi tipi di incidente avviene in curva.

✘ Insomma, l'inverno non significa solo ghiaccio e neve, sia in meteorologia che nelle statistiche degli incidenti. Ecco perché lo sforzo dei 6.600 tecnici di Michelin è stato quello migliorare le prestazioni della nuova generazione dell'Alpin in tutte le direzioni: asciutto, bagnato, neve/ghiaccio. Una sfida complessa, che deve coniugare proprietà ritenute inconciliabili e che ha reso necessaria la collaborazione di un team con diverse competenze. L'obiettivo di Michelin è infatti quello di far progredire più prestazioni simultaneamente,

senza che il miglioramento di una vada a scapito di un'altra e in questa strategia e nella capacità tecnica di realizzarla, si fonda la mission della casa di Clermont Ferrand.

Da queste premesse sono partiti gli ingegneri Michelin e l'Alpin 5 è il risultato di particolari innovazioni nel disegno della scultura del battistrada e nella composizione della mescola.

La concezione del disegno della scultura del battistrada

1. L'effetto cremagliera, per un miglior ingranamento sulla neve e per spostare i limiti di insorgenza del fenomeno dell'aquaplaning.

✘ Michelin Alpin 5 ha una scultura direzionale molto intagliata, specifici tasselli di gomma ed un elevato tasso di intaglio, maggiore del 17% rispetto al suo predecessore. Lo pneumatico forma un'impronta sulla neve e dà inizio all'effetto dell'ingranamento. Quest'effetto è stato migliorato grazie alla nuova scultura direzionale ed alla nuova forma dei tasselli. Vi sono il 12% in più di settori netto cingolo nella neve e quindi la capacità di trazione dello pneumatico. Inoltre, il nuovo orientamento dei canali laterali smaltisce meglio l'acqua e sposta i limiti d'insorgenza del fenomeno dell'aquaplaning.

2. L'effetto artiglio per una migliore trazione sulla neve

✘ Le lamelle agiscono come migliaia di piccoli artigli che si aggrappano al suolo. Ciò contribuisce sensibilmente alla motricità sulla neve. Questo effetto è tanto più efficace quanto maggiore è il numero delle lamelle e la loro forma specifica. Il nuovo Michelin Alpin 5 dispone, rispetto al suo predecessore, del 16% di lamelle in più.

In media, Michelin Alpin 5 consente una minore distanza di frenata rispetto al suo predecessore Michelin Alpin 4 (5% in meno sul bagnato, 3% in meno sulla neve).

3. L'effetto superficie al suolo per una maggiore precisione di guida

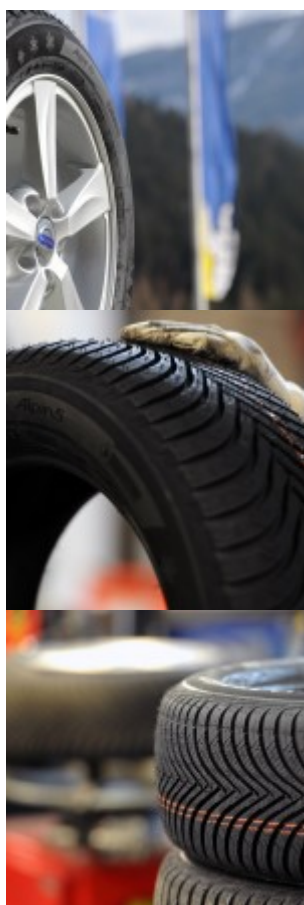
✘ Maggiore è la superficie di gomma a contatto con il suolo, migliore è l'aderenza. Lo pneumatico si deforma a ogni giro di ruota e, con esso, si deformano i suoi elementi. Gli ingegneri Michelin hanno rielaborato la forma dei tasselli ed il loro orientamento, per ottenere un miglioramento della funzione autobloccante degli elementi della scultura del battistrada che consente una maggiore rigidità, quindi una migliore qualità del contatto con il suolo e di conseguenza una migliore precisione di guida.

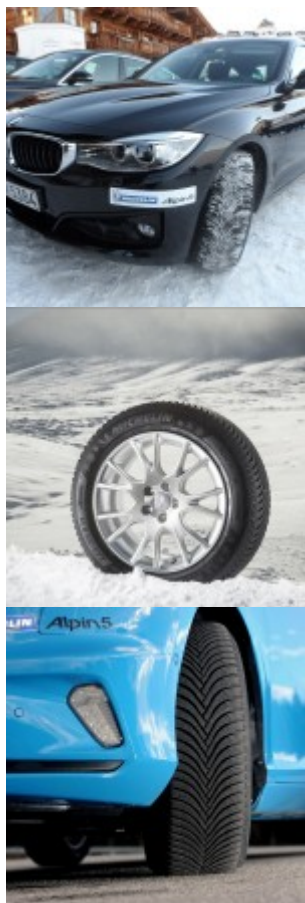
La "Tread Compound Technology"

Per una buona aderenza su suolo bagnato freddo, la miscela di gomma deve contenere un'elevata percentuale di silice. Michelin ha scelto, per la prima volta in una gamma di pneumatici invernali, di aggiungere degli elastomeri funzionali nella miscela. Si tratta dell'Innovativa Tread Compound Technology.

Il ruolo di questi elastomeri funzionali è di rendere la miscela più omogenea, con un'elevata percentuale di silice. Si migliorano così le prestazioni in termini di aderenza su suolo bagnato e innevato, mantenendo alto il livello di efficienza energetica.

La nuova miscela di gomma è il risultato della tecnologia Michelin Hélio Compound di 4° generazione. Contiene olio di girasole, che permette di ottimizzare il funzionamento del pneumatico a bassa temperatura.





© riproduzione riservata
pubblicato il 10 / 02 / 2014