

La scorsa settimana, come parte dei test in corso della metodologia di abrasione dei pneumatici adottata dall'UNECE Working Party on Noise and Tyres (GRBP), il centro di prova DEKRA ha ospitato un altro workshop di due giorni sull'abrasione dei pneumatici.

Tra i partecipanti c'erano rappresentanti di: European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO); GRBP; l'European Commission's Mobility Unit of the Directorate-General for the Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (DG GROW); il Technical Regulations and Vehicle Approval Office of the French General Directorate for Energy and Climate Change; e l'RDW, the Netherlands Vehicle Authority.

Il primo giorno, DEKRA ha spiegato l'implementazione della metodologia di abrasione dei pneumatici su strada aperta e il processo di accreditamento ISO 17025 (inclusa la formazione dei conducenti).

I partecipanti hanno assistito alle procedure per preparare il veicolo per il test. È stato loro permesso di misurare personalmente la profondità residua del battistrada dei pneumatici, ottenendo ognuno risultati diversi, il che ha dimostrato che anche questa misurazione di base necessita di una formazione specifica.

Successivamente, sono stati informati sulla gestione e il controllo progressivo del test di abrasione su strada aperta e sulla composizione del convoglio in merito alle competenze e all'esperienza richieste ai conducenti.

Il giorno seguente, il test si è svolto su un mix di strade urbane, regionali e autostradali. Il convoglio ufficiale di quattro veicoli è stato seguito da due veicoli ospiti guidati da 2+3 conducenti diversi. Ciò ha permesso ai partecipanti di apprezzare la complessità del test e l'importanza della capacità del conducente di mantenere il convoglio e seguirne le linee guida.

Alla fine, è stata condotta una rapida revisione dei grafici velocità/tempo del convoglio e dei veicoli ospiti. La prima revisione ha dimostrato la possibilità di eseguire un test del convoglio nel traffico reale e di garantire le stesse condizioni per tutte le auto del convoglio.

I partecipanti hanno potuto anche apprezzare come le stesse strade possano essere utilizzate da clienti diversi per valutare le proprietà di abrasione in condizioni di guida specifiche. Ad esempio, un conducente potrebbe testare un'elevata accelerazione laterale per i produttori di auto sportive (80 km/h, velocità massima consentita dalla legge) rispetto alle condizioni di guida "normali" (60 km/h) per la procedura di abrasione R117.

I test sui pneumatici per autovetture (C1) continueranno nei mesi successivi per raccogliere dati sull'abrasione su pneumatici di diverse dimensioni, modelli e marche per consentire la determinazione dei limiti di abrasione dei pneumatici da includere nel Regolamento ONU 117 entro settembre 2025.

L'industria europea dei pneumatici ha investito in modo significativo in questa valutazione di mercato e la metodologia di abrasione dei pneumatici UNECE diventerà la metodologia di riferimento della proposta Euro 7 dell'Unione Europea.

© riproduzione riservata pubblicato il 10 / 09 / 2024