

Da quest'estate, i pneumatici di nuova omologazione della classe C1 (autovetture) devono, in conformità con una [**corrispondente modifica al regolamento ECE 117**](#), avere un certo livello di aderenza durante la frenata sul bagnato, non solo quando sono nuovi, ma anche quando hanno una profondità del battistrada vicina al limite legale di usura. [**Michelin ha spinto fortemente**](#) per l'introduzione di questo test, ma non è ancora del tutto soddisfatta di quanto realizzato in questo senso. Almeno non al 100%, se ci perdonate il gioco di parole.

Secondo l'attuale regolamento ECE 117, i nuovi pneumatici devono essere in grado di dimostrare un'aderenza superiore del 10% in un test standard di frenata sul bagnato rispetto a un pneumatico di riferimento - il cosiddetto Standard Reference Test Tire (SRTT) - per ricevere l'omologazione. Ciò significa: se la prestazione rilevante dell'SRTT è standardizzata al 100%, il profilo da omologare deve raggiungere almeno il 110% quando è nuovo. Secondo Gary Guthrie, Automotive B2C Global Brands Business Line Director di Michelin, quasi tutti i pneumatici francesi soddisfano già questi requisiti - ad eccezione di quelli per applicazioni di nicchia come l'uso fuoristrada - anche con un battistrada rimanente di soli 1,6 millimetri.

Ovviamente ora la questione interessante è capire il livello di prestazioni che i pneumatici usurati devono effettivamente raggiungere in termini di SRRT corrispondente quando si tratta di aderenza sul bagnato secondo la normativa ECE modificata. **Cyrille Roget**, Direttore della Comunicazione Tecnica e Scientifica del Gruppo Michelin, ha spiegato che attualmente è sufficiente il 12% in meno rispetto al riferimento, o in altre parole, raggiungere solo l'88% delle prestazioni del pneumatico di riferimento standardizzato al 100 e questo, secondo il manager "è troppo poco".

Perché, si chiede Michelin, anche in questo caso non è necessario il 110% delle prestazioni di aderenza dell'SRTT, anche nel caso del pneumatico usurato, così come succede per i pneumatici nuovi?

"I concorrenti hanno espresso preoccupazione al riguardo perché altrimenti avrebbero richiesto troppe riprogettazioni dei loro prodotti", riferisce Roget, aggiungendo che altri originariamente suggerivano una soglia ancora più bassa, cioè inferiore all'88%.

Di conseguenza, Michelin ha maggiori aspettative per la prossima modifica del limite rilevante, che dovrebbe avvenire tra tre anni.

© riproduzione riservata pubblicato il 18 / 11 / 2024