

Nell'edizione di Auto Bild che si trova nelle edicole tedesche questa settimana, è stato **pubblicato un test** che mette in guardia gli automobilisti sull'elevato rischio di aquaplaning con i pneumatici che hanno una profondità residua del battistrada prossima ai limiti di legge. Dopo aver verificato le prestazioni di frenata su bagnato (1mm d'acqua) delle gomme di tre produttori, Continental, Goodyear e Michelin, nuove e con diversi livelli di usura, la rivista, con il titolo *"Profil runter = Leben weg"*, che potremmo tradurre con *"Battistrada residuo basso = vita a rischio"* riassume i risultati come un vero e proprio "incubo per gli automobilisti".



Questo test, che potrebbe non piacere a tutti tre i produttori premium, in quanto alla gogna sono solo i loro prodotti e non, ad esempio, quelli di segmento di prezzo inferiore, di sicuro non è piaciuto a Michelin, che della **Long Lasting Performance**, quest'anno in particolare, ha fatto la bandiera della sua comunicazione. In un'intervista rilasciata alla testata tedesca Neue Reifenzeitung del nostro gruppo editoriale, **Pierre Robert**, responsabile del programma di test del gruppo francese, critica l'articolo di Auto Bild, definendolo *"unilaterale"* e *"non rappresentativo"* e sottolineando inoltre che riflette una *"situazione di guida non realistica"*.

In che misura il test di Auto Bild smentisce le dichiarazioni fatte da Michelin nel contesto della strategia di prestazioni a lunga durata (LLP)? I pneumatici Michelin, come il Primacy 4, sono caratterizzati dalla capacità di mantenere elevati livelli prestazionali fino alla profondità minima del battistrada consentita dalla legge e quindi essere utilizzati senza esitazione fino a fine vita? Cosa risponde Michelin al test, ai tester e alle loro conclusioni?

Il servizio di Auto Bild, in realtà, supporta la nostra strategia LLP (Long Lasting Performance) e dimostra che, alla fine, la capacità di mantenere buone prestazioni anche nei pneumatici con profondità del battistrada decrescente è una decisione del produttore. I risultati mostrano infatti chiaramente che i pneumatici dei produttori premium rimangono comparabili anche con l'avanzamento del chilometraggio. Ecco perché noi continuiamo a

chiedere che l'omologazione di tutti i pneumatici preveda che vengano testati nelle condizioni standard di guida e non solo da nuovi. In questo contesto, Michelin accoglie infatti con favore l'iniziativa UNI / ECE di prendere in considerazione l'introduzione di requisiti minimi per i pneumatici durante la guida.

I test condotti negli ultimi anni dallo stesso team editoriale, in effetti, hanno rivelato differenze particolarmente significative tra i pneumatici dei produttori premium e quelli di altri produttori. Questo purtroppo non è stato preso in considerazione per questo articolo, che avendo messo a confronto esclusivamente dei pneumatici premium, risulta unilaterale.

Inoltre la situazione di guida descritta in questo servizio di Auto Bild, alla velocità di 120 km/h, con visibilità insufficiente e condizioni stradali estreme, non è una situazione quotidiana realistica, come dimostrano anche le nostre ricerche sugli incidenti.

Il test sulla prevenzione del fenomeno di aquaplaning di Auto Bild è stato realizzato con uno strato d'acqua di un millimetro, il che è estremamente raro, come scrive la rivista stessa. In che modo un simile test può essere rappresentativo della guida quotidiana sulle autostrade europee?

Le distanze di frenata in questo test sono state determinate su uno strato d'acqua di un millimetro. Questo valore viene descritto come media nella norma UN / ECE R.117, è riconosciuto nel settore e si applica anche nello sviluppo dei pneumatici, come valore di riferimento per le prestazioni di frenata sul bagnato. Per i viaggi sulle autostrade europee, questo valore e il test di omologazione associato sono rappresentativi di una situazione eccezionale e rara, in cui le prestazioni di frenata sono essenziali per la sicurezza degli utenti della strada.

Il punto è che la norma prevede di testare le prestazioni di frenata a una velocità di 80 km/h, una velocità da tempo supportata anche dai risultati della ricerca sugli incidenti già menzionati sopra. Non possiamo invece considerare rappresentativa la velocità di 120 km/h proposta dalla rivista. Per ottenere lo strato d'acqua descritto di un millimetro sono infatti necessarie masse di pioggia molto grandi, di oltre 100 litri all'ora, per un periodo piuttosto prolungato. E' evidente che in tali condizioni, è sconsigliato guidare a 120 km/h. Anche solo per la mancanza di visibilità, è infatti assolutamente necessario ridurre la velocità.

Vede altri passaggi degni di critica nel test di Auto Bild?

Per la scarsa visibilità e le condizioni stradali critiche, riteniamo che la situazione di guida ad alta velocità descritta non sia realistica e, se dovessero verificarsi simili condizioni meteo, sconsigliamo vivamente a tutti di viaggiare a quella velocità. Tuttavia, in condizioni

di pioggia normale, con delle buone gomme e buone condizioni stradali, si può viaggiare in tutta sicurezza. Ho l'impressione che questo non sia abbastanza chiaro nell'articolo di Auto Bild. Inoltre, riteniamo che probabilmente, nella situazione descritta, il mezzo avrebbe perso aderenza e il contatto con la strada molto prima della frenata di emergenza.

Leggendo il test, si potrebbe pensare che gli altri due produttori sotto esame (Continental e Goodyear) abbiano - almeno leggermente - implementato la strategia Long Lasting Performance (LLP) di Michelin meglio della stessa Michelin. Parrebbe quindi che Michelin parli di cose che anche gli altri fanno... La strategia LLP differenzia quindi Michelin dagli altri produttori premium esclusivamente per il fatto che la comunica in modo diverso?

Come accennato prima, questo articolo di Auto Bild sottolinea le nostre argomentazioni sulla strategia LLP, secondo cui è una decisione del produttore garantire le prestazioni dei pneumatici con profondità del battistrada decrescente. Siamo lieti che questa filosofia venga presa in considerazione nello sviluppo dei pneumatici anche da altri produttori premium.

Per quanto riguarda i risultati del test, il Primacy 4 di Michelin è stato presentato nel 2017, ma nel 2019 abbiamo sul mercato anche altri modelli con tecnologie più recenti. Inoltre, i risultati del test con le gomme usurate - in parte meccanicamente rettificati - non dichiarano il chilometraggio totale percorso per raggiungere la profondità residua del profilo indicata. Anche questo è un aspetto importante della strategia Long Lasting Performance di Michelin per la valutazione delle prestazioni delle gomme nel tempo e per l'impatto ambientale.

Michelin continuerà a concentrarsi sulla strategia LLP in futuro? Sono previsti degli adeguamenti? E se sì, fino a che punto?

Michelin continuerà a sviluppare il concetto di prestazioni durature e persegue, quindi, questa strategia. Dopotutto, è una filosofia utile al consumatore, ovvero all'automobilista, per tre motivi: sicurezza, protezione ambientale ed efficienza economica. arno.borchers@reifenpresse.de(lt)