

Cambiare i pneumatici quando raggiungono i 3 millimetri di battistrada è inutile, costoso e dannoso per l'ambiente. Questa è la tesi che Michelin ha ribadito ancora una volta in un evento nel centro di ricerca globale di Ladoux, vicino a Clermont-Ferrand.

Ma se prima l'azienda francese si limitava ad affermare che i suoi pneumatici si comportano allo stesso modo per tutta la loro durata di vita, oggi è passata all'offensiva, affermando che molti prodotti di altri brand presentano un fenomeno, cercato o subito, chiamato obsolescenza: con l'invecchiare, le prestazioni peggiorano gradualmente. Questo fenomeno accade principalmente per due ragioni: la prima è la mancanza di know-how tecnologico, mentre la seconda è la "furbizia" del produttore, che programma una perdita di prestazioni constatabile dal consumatore, per indurlo a cambiare pneumatici.

Ma quanto è comune l'obsolescenza programmata? Secondo il vice presidente Michelin Bernard Delmas, questo fenomeno è "abbastanza sviluppato" nei mercati europei e il numero di consumatori che cambia troppo presto i pneumatici è quindi "abbastanza significativo".

L'approccio Michelin, invece, è completamente l'opposto: non obsolescenza programmata ma "longevità programmata", come sottolinea il vicepresidente esecutivo della ricerca e sviluppo Terry Gettys: "Michelin ha fatto la scelta opposta, quella a favore della longevità programmata. Le prestazioni sostenibili sono la chiave della nostra strategia aziendale, perché consideriamo la soddisfazione del cliente fondamentale. Vogliamo incoraggiare l'industria dei pneumatici ad impegnarsi verso la sostenibilità e la durata delle prestazioni, perché cambiare i pneumatici prima, a livello Europeo, significherebbe 128 milioni di pneumatici, 9 milioni di tonnellate di CO2 e 6 miliardi di euro di costi in più l'anno, senza motivo."

✘ Per dimostrare queste affermazioni, Michelin ha organizzato una serie di test che confrontavano la frenata su asciutto, il grip laterale e la frenata sul bagnato di pneumatici nuovi e usurati. Sono emersi principalmente due risultati: i pneumatici invecchiando effettivamente migliorano le prestazioni su asciutto e, in secondo luogo, le prestazioni cambiano a seconda della qualità dei prodotti: alcuni pneumatici premium usurati si comportano meglio di alcuni prodotti budget nuovi.

Michelin ha fatto testare diversi prodotti, mascherando i pneumatici di altre marche, ma i risultati sono stati simili e dimostrano le tesi della casa francese: sull'asciutto, frenata, resistenza al rotolamento e quindi l'efficienza del consumo di combustibile e il rumore di rotolamento migliorano con il consumo del pneumatico.

✘ A tal fine Michelin ha utilizzato piloti professionisti per mostrare la distanza di arresto da 100 km/h a 0 km/h dei suoi pneumatici CrossClimate + montati su una VW Golf in condizioni asciutte. Il nuovo pneumatico si è fermato in 37,5 metri, mentre la versione che aveva solo 1,6 millimetri di battistrada si è fermata in 35,4 metri - quasi 2 metri prima del pneumatico nuovo!

Sul bagnato, le cose (e i test) cambiano. Michelin ha confrontato i pneumatici premium con i budget, nuovi e usurati, montati su delle Citroen C4s lanciate a 60 km/h su 1 millimetro d'acqua. I pneumatici premium usurati hanno surclassato quelli nuovi budget di 60 cm in frenata, cosa che fa chiedere come si comporteranno le gomme budget sul bagnato una volta usurate.

Le dimostrazioni sono continuate con il test sull'anello bagnato. E' stato possibile testare i prodotti accelerando fino alla velocità con cui l'auto perdeva aderenza, utilizzando pneumatici di fascia media e budget. I risultati mostrano che il pneumatico di media qualità consumato ha superato il budget nuovo di 1-2 km/h nella perdita di aderenza. I risultati sono stati chiari, ma bisogna dire che il prodotto di fascia media era al vertice di questa categoria (il produttore stesso si definisce premium), mentre il budget era uno sconosciuto pneumatico cinese.

✘ Infine, l'azienda francese ha mostrato un grafico che indicava la varietà di prestazioni lungo la vita di 24 prodotti, non menzionati. Ci sono prodotti premium che si comportano ottimamente da nuovi, ma meno da consumati; pneumatici economici vanno male da nuovi e sono terribili da usurati e infine pneumatici budget non particolarmente buoni da nuovi ma con prestazioni notevoli da usurati.

In generale, il risultato dei vari test, secondo Michelin, dovrebbe portare a ragionare in questo modo: su asciutto, tutti i pneumatici, alcuni più di altri, si comportano meglio una volta consumati e quindi è assolutamente inutile sostituire i pneumatici a 3 millimetri. Sul bagnato, la profondità del battistrada non può, da sola, determinare le prestazioni e la sicurezza. Servirebbe valutare la qualità complessiva e le prestazioni per tutta la durata di vita del pneumatico con maggiore attenzione. L'etichetta europea, da sola, non basta: servono nuovi test che possano dare al consumatore una idea più precisa di cosa sta comprando e cosa monta sotto la sua auto.