

Le gomme abbattano consumi ed emissioni

MICHELIN, PIRELLI, GOODYEAR: LE PROPOSTE «AMBIENTALI» DEI GRANDI PRODUTTORI E QUALCHE CONSIGLIO PRATICO. PER ESEMPIO, MAI VIAGGIARE CON PNEUMATICI SGONFI

di Alberto Calliano



Quando facciamo rifornimento, il 30 per cento del carburante (e dell'importo alla cassa) lo «giriamo» automaticamente alla voce pneumatici. Secondo studi recenti, questa è l'incidenza che oggi hanno le coperture sui consumi e sulle emissioni nocive della nostra automobile.

Un aspetto che, in vista delle prossime generazioni di motori puliti e a bassi consumi, deve essere corretto per non rischiare di pesare davvero troppo. Alla fine del 2007 la Commissione Europea ha proposto (in attesa di imporre) un regolamento destinato a ridurre le emissioni medie delle auto nuove vendute nella Comunità a 130 g di CO₂/km entro il 2012, annunciando poi una riduzione supplementare di 10 g/km, per raggiungere l'obiettivo comunitario di 120 g/km: valore ritenuto ancora troppo oneroso dai costruttori. Visto che le emissioni medie dei nuovi modelli in Europa nel 2006 sono state di 160 g/km di CO₂, occorre limare quel 30% in più. Guarda

caso esattamente l'incidenza del pneumatico, anche se sono soprattutto i motori a recitare il ruolo decisivo.

È chiaro che il «peso» inquinante della gomma non si può azzerare, in quanto è direttamente connesso al compito primario del pneumatico, cioè generare nel rotolamento un buon attrito sulla strada che garantisca guidabilità e sicurezza in ogni situazione. Tuttavia, lavorando sulle mescole, sul battistrada e sulle strutture, i più importanti costruttori hanno recentemente raggiunto risultati notevoli.

Michelin è scesa in campo con il suo «Energy Saver» (misure 14" e 16") che nasce da nuovi procedimenti di fabbricazione e dall'utilizzo di materiali inediti i quali, oltre a ridurre il peso del 10%, si scaldano poco durante la marcia normale, riducendo la resistenza al rotolamento, ma si scaldano rapidamente in frenata. Questa copertura è in grado di ridurre i consumi di 0,2 litri ogni 100 chilometri, corrispondenti a un abbattimento del CO₂ di 4 gr/km. Inoltre migliora la frenata sul bagnato (3 metri in meno a 80 km/h) e regala all'utente circa 15 mila chilometri di vita in più.

Un percorso analogo è seguito

da Pirelli con il Nuovo Cinturato. Destinato a vetture compatte e di classe media, è un radiale che utilizza una struttura laterale rinforzata, che si abbina al disegno battistrada a bassa resistenza al rotolamento (il 20% in meno) e alla mescola rinforzata con silice per un'elevata resa chilometrica e priva di olii aromatici inquinanti. Il risultato è una riduzione dei consumi e delle emissioni sino al 4%, una durata superiore del 30% e un miglioramento sino all'11% dello spazio di frenata. Mescola priva di olii aromatici, grip, guidabilità e scorrevolezza caratterizzano anche il nuovo invernale Winter Sottozero Serie II per vetture ad alte prestazioni.

E nel futuro di Pirelli c'è il pneumatico «intelligente» Cyber Tyre (sbarco sul mercato previsto tra 4-5 anni). Grazie a un chip, la gomma dialoga con l'elettronica della vettura, fornendo informazioni su temperatura, pressione e condizioni stradali contribuendo a migliorare il comportamento dinamico globale.

Anche Goodyear, tradizionalmente orientata verso le alte prestazioni sul bagnato, sta da tempo seguendo un percorso mirato ai bassi consumi e all'ambiente. In particolare,

salgono in cattedra pneumatici come l'Eagle NGT5 e il Duragrip: utilizzano mescole che, pur offrendo un elevato rendimento su ogni fondo, generano la riduzione della resistenza del rotolamento, l'aumento della durata e il miglioramento della silenziosità. Anche questo è ecologia. Analoghi risultati sono raggiunti dal modello GT3, che per la mescola utilizza un derivato dell'amido di mais in luogo dei componenti basati sul petrolio, riducendo anche i costi di produzione. E in termini di costi, sale in cattedra il nuovissimo OptiGrip che, grazie alle due mescole sovrapposte di diversa durezza (entrambe prive di olii aromatici) mantiene eccellenti prestazioni su asciutto e soprattutto su bagnato per 20 mila chilometri in più.

Ma se i costruttori stanno rispondendo molto bene, un minimo impegno spetta anche all'utente: da una recente indagine svolta in Italia da Assogomma in 10 città, risulta che oltre il 50% degli automobilisti viaggia con pneumatici sgonfi. Ebbene, in questa situazione, consumi ed emissioni salgono del 15%, il battistrada si logora precocemente (sino al 20% in più) e la sicurezza peggiora. Ne vale la pena?



Il 50% degli automobilisti ancora non sa che la pressione insufficiente fa consumare il 15% di carburante in più. con la formula energy saver minor resistenza al rotolamento

E le invernali salvano la vita

Gomme estive su neve e ghiaccio: come camminare con i sandali d'inverno. Molti sottovalutano il problema, ma qui è in gioco la sicurezza. Sbaglia chi pensa che un treno di gomme invernali possa essere utile ma non necessario, magari perché si vive e si viaggia prevalentemente in città dove la neve è rara. Ma se è vero che sulla neve il pneumatico invernale esalta le sue potenzialità, aumentando le prestazioni di qualsiasi auto, non è certo questa la sola condizione ambientale per il suo utilizzo: fango, pioggia, brina, fondi ghiacciati, temperature rigide, sono le situazioni tipiche, potenzialmente pericolose, cui si deve spesso far fronte in Italia, anche in autunni sempre più piovosi e in primavera spesso molto fredde. Su neve ad appena 40 km/h la frenata con pneumatici invernali si riduce fino al 50%, con la pioggia a 90 km/h si riduce fino al 15%. Metri che possono evitare un tamponamento, talvolta anche salvare la vita.





In alto a destra, una Golf impegnata nei test Goodyear; a sinistra, il dimostratore della Michelin e, sopra, il nuovo Cinturato Pirelli.

www.ecostampa.it