

LA VOCE DEGLI ESPERTI

Con la stagione fredda alle porte, per chi viaggia è il momento di pensare ai pneumatici invernali. Che garantiscono massima aderenza anche nelle condizioni climatiche più difficili. Come? Ce lo spiegano gli esperti

di Arianna Garavaglia

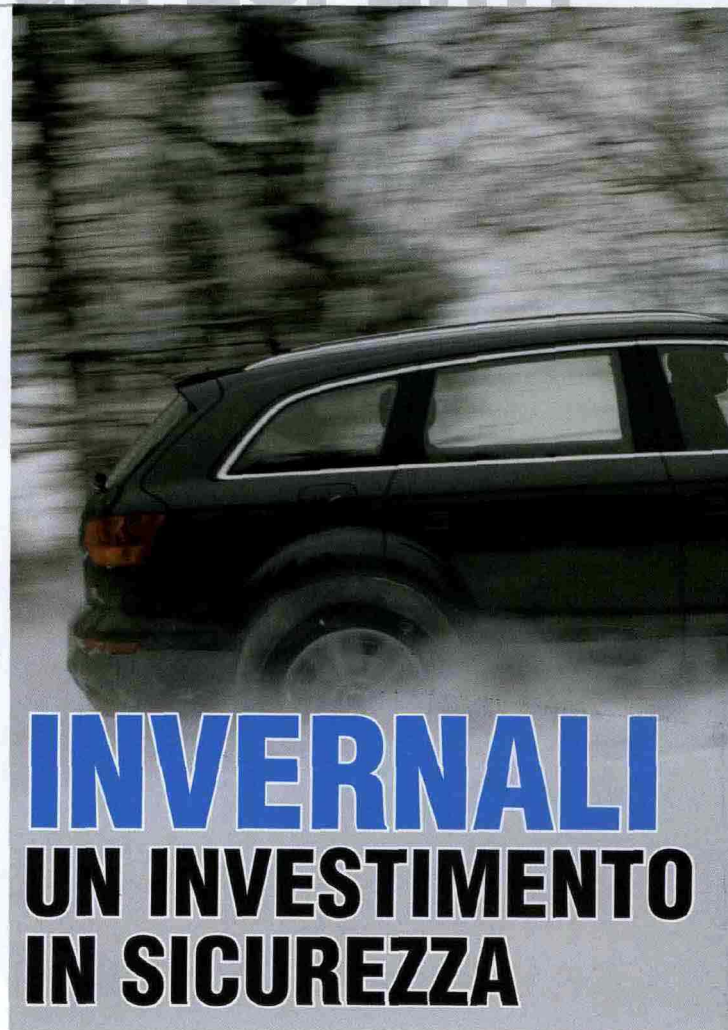
Prima di tutto, sgombrare il campo da ogni ambiguità.

Oggi non si parla più di pneumatico da neve, ma di pneumatico invernale.

Una distinzione non solo terminologica, ma anche e soprattutto concettuale: il pneumatico invernale, infatti, non si usa solo in caso di neve, bensì va utilizzato per garantirsi una guida sicura in ogni condizione tipica dell'inverno. L'indicazione è chiara: al di sotto dei sette gradi, il guidatore deve smontare i pneumatici estivi e sostituirli con quelli invernali. "I pneumatici invernali sono la scarpa adatta per i mesi freddi - spiega **Fabio Bertolotti**, direttore di Assogomma -. Tali gomme sono fondamentali per viaggiare sicuri in questa stagione. Grazie alle loro caratteristiche tecniche, consentono di affrontare tutte le condizioni critiche dell'inverno: non solo la neve, ma anche gelo, brina, acqua, fango, nevischio e freddo intenso". Uno strumento fondamentale per affrontare in sicurezza la stagione fredda, quindi.

Ma quali sono le sue caratteristiche tecniche, e come funziona?

"Per quanto riguarda il battistrada, gli intagli profondi consentono,



INVERNALI UN INVESTIMENTO IN SICUREZZA

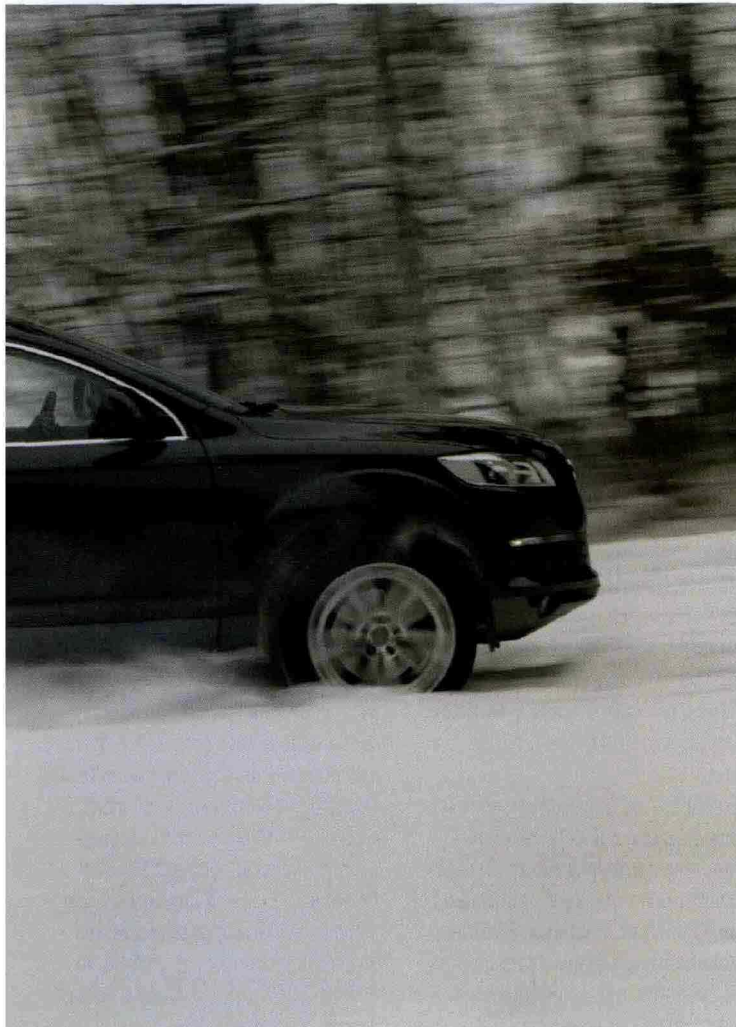
in caso di pioggia, di evacuare grandi quantità di acqua - risponde Bertolotti -. Ma sono soprattutto le lamelle che, intrappolando la neve, producono una sorta di 'effetto ventosa' che permette al pneumatico di migliorare le sue prestazioni di grip a terra. A questo va aggiunta una diversa composizione della mescola del battistrada, che mantiene le sue caratteristiche di morbidezza anche quando le temperature si fanno rigide".

La gomma invernale, quindi, rispetto a quella estiva, assicura una maggior aderenza all'asfalto in tutte le condizioni tipiche della stagione fredda, riduce lo spazio di frenata e ha una migliore tenuta di strada. E Assogomma fornisce anche alcuni dati sulle sue performance: "Una

macchina di media cilindrata, a soli 40 km/h, su fondo innevato è in grado di dimezzare il suo spazio di frenata con pneumatici invernali - spiega Bertolotti -. Ma anche in caso di pioggia, a una velocità di 90 km/h e con una temperatura al di sotto dei 7 gradi, il pneumatico invernale riduce lo spazio di arresto fino al 15%".

Ma come si riconosce un pneumatico invernale? "Esistono due modi. Oltre alla presenza di fitte lamelle sui tasselli del battistrada, lo si può distinguere dalla marcatura M+S presente sul fianco del pneumatico. I pneumatici invernali, poi, riportano generalmente anche altri simboli che fanno riferimento alle caratteristiche invernali del prodotto, quali un fiocco di neve stilizzato o tre

LA VOCE DEGLI ESPERTI



FABIO BERTOLOTTI

montagnette. Ricordiamoci, però, che queste simbologie aggiuntive non sono obbligatorie nell'UE".
 Ultima informazione essenziale: quando nevicata, chi monta gomme invernali non ha bisogno di catene. "In caso di neve - conclude Bertolotti -, avere sotto l'auto quattro invernali permette di procedere sicuri e senza la necessità di montare dispositivi di aderenza aggiuntivi. E anche in presenza di cartello d'obbligo, i pneumatici invernali vengono considerati equivalenti alle catene, come dice con chiarezza il Codice della Strada".

SPECIALE PNEUMATICI

www.ecostampa.it

I CONSIGLI DEL PILOTA



SIEGFRIED STOHR

*"I vantaggi del pneumatico invernale sono enormi e immediatamente evidenti per il guidatore che, una volta provati, non ne può più fare a meno", spiega Siegfried Stohr, già pilota di Formula uno e ora proprietario di "GuidarePilota", scuola di guida sicura con sede a Misano Adriatico. "L'automobilista si accorge subito della differenza. Maggiore aderenza all'asfalto in condizioni climatiche invernali significa più capacità frenante e più capacità traente. La vettura accorcia lo spazio di frenata e riduce il fenomeno del 'pattinamento' durante l'accelerazione. Il mezzo, poi, ha una migliore tenuta di strada e lo sterzo risponde meglio al guidatore".
 Ma come fa l'automobilista a capire*

quando è il momento per montare il pneumatico da neve? Esistono delle regole? "Una persona che viaggia - prosegue Stohr - deve poter affrontare tutte le condizioni atmosferiche, quindi anche il ghiaccio e la neve. Ma non esiste una regola che valga per tutti, ogni guidatore deve capire quando utilizzare il pneumatico invernale in funzione della temperatura del territorio in cui si sposta in auto. Per esempio, se vivo a Milano ma vado spesso in montagna monterò un pneumatico invernale a fine novembre e lo terrò fino a marzo. Poi in primavera ritornerò alle gomme estive. Se mi sposto in un territorio con caratteristiche diverse, utilizzerò invece il pneumatico in modo differente".

Fm

37

PARLANO LE CASE

SPECIALE PNEUMATICI

MOLTO PIÙ DI SEMPLICI GOMME

Eccellenza tecnologica, risparmio energetico, massimo comfort di guida: i pneumatici invernali corrono verso il futuro, grazie anche a un'offerta che ormai copre tutti i segmenti di vetture. Novità e strategie dei principali costruttori

di Arianna Garavaglia

I pneumatico invernale? È senza dubbio un investimento importante in termini di sicurezza: e questo vale tanto per il singolo guidatore quanto per il Fleet Manager che gestisce un parco auto aziendale.

Lo conferma, se ancora ce ne fosse bisogno, una chiacchierata con i rappresentanti delle principali case costruttrici: i manager di **Bridgestone**, **Goodyear**, **Michelin**, **Pirelli** e **Yokohama** ci aiutano a fare il punto sul settore e a tracciare qualche prospettiva per il prossimo futuro.

Una scelta che conviene

Tutti i nostri interlocutori partono da un paio di considerazioni comuni: da un lato, la conoscenza ancora scarsa del prodotto; dall'altro, una certa resistenza da parte degli automobilisti ad affrontare la spesa di un doppio treno di pneumatici, estivi e invernali. "Ma si tratta di un aggravio solo apparente", concordano le case costruttrici. Avere a disposizione due treni di gomme per condizioni climatiche diverse, infatti, consente di massimizzare i vantaggi dei pneumatici in ogni situazione atmosferica. "E questo - spiegano - non significa solo maggior sicurezza, ma anche minori consumi di carburante e, di conseguenza, meno spese e ridotto impatto ambientale".

Yokohama W.Drive V902, per auto di alta gamma.



Michelin Alpin, dotato di lamelle bidimensionali e a geometria variabile.



PARLANO LE CASE

SPECIALE PNEUMATICI

www.ecostampa.it

Puntare sulla ricerca

Dalle parole dei costruttori, comunque, emerge l'immagine di un mercato ancora in fase di sviluppo, ma che è cresciuto nel nostro Paese soprattutto negli ultimi quattro anni. Motivo del successo, oltre alle campagne informative realizzate da Assogomma (la federazione che riunisce gli operatori del settore), anche il passaparola. Chi ha provato le gomme invernali, assicurano le case, non torna più indietro. Il trend positivo, però, non è dovuto solo a una maggiore informazione. Grande importanza è da riconoscere alle risorse investite nella ricerca, che hanno reso il pneumatico invernale un prodotto che assicura le stesse performance di quello estivo: sicuro, silenzioso, confortevole da guidare. A tutto questo, si accompagna una gamma amplissima. Ormai esistono gomme invernali adatte a tutti i tipi di vettura, dall'utilitaria al Suv. Ogni marchio presente sul mercato, poi, si concentra con particolare attenzione su una serie di specifici punti di forza. Vediamo quali.

Alta tecnologia

C'è chi, come Yokohama e Michelin, sottolinea l'aspetto tecnologico del prodotto. È proprio qui che **Paolo Marconati**, responsabile tecnico di Yokohama Italia, individua il principale plus della casa giapponese. "Le nostre lamelle - spiega - non sono verticali come nei pneumatici invernali classici, ma a zig-zag. Questa struttura evita l'effetto galleggiamento tipico delle lamelle verticali. In più, nelle gomme con questo tipo di lamelle si produce il cosiddetto 'effetto ventosa' che garantisce maggior aderenza sulle strade invernali. Un'altra novità - prosegue - è stata la volontà di estendere lo studio intrapreso per il pneumatico di gamma alta W.drive V902 anche al pneumatico V903, destinato a vetture medie e compatte, in modo da offrire i massimi vantaggi a tutti i guidatori di questa classe di auto".

"Il nostro obiettivo - intervieni **Massi-**

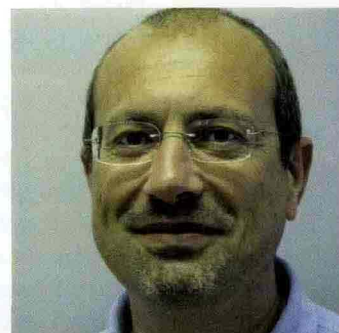
mo Andreoni, responsabile marketing di Michelin - è fornire pneumatici d'alta qualità, con un'elevata durata chilometrica e bassissima resistenza al rotolamento, per diminuire i consumi di carburante". E anche Michelin si sofferma sulle tecnologie esclusive applicate alla gamma degli invernali Alpin, Primacy Alpin, Pilot Alpin e Latitude Alpin. Si tratta, in particolare, delle lamelle bidirezionali e a geometria variabile che assicurano una maggior motricità sulla neve e stabilità alle velocità elevate, della presenza sullo stesso pneumatico di lamelle interne più larghe per la neve e il bagnato e di lamelle esterne più strette per il miglior comportamento sull'asciutto, e dell'helio compound: una miscela del battistrada che contiene olio di girasole, tra le ultime innovazioni della casa francese.

A ciascuno il suo prodotto

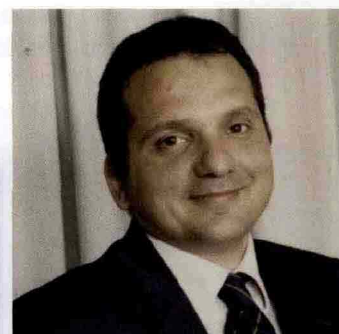
Goodyear, invece, preferisce porre l'accento sulla grande varietà dei suoi prodotti. "La nostra azienda, grazie all'acquisizione di altri marchi storici come Dunlop, riesce a coprire tutte le esigenze del mercato - spiega **Pietro**



PAOLO MARCONATI
YOKOHAMA



MASSIMO ANDREONI
MICHELIN



PIETRO SALETTA
GOODYEAR

Goodyear UltraGrip Performance 2 riduce anche le emissioni acustiche.

Fm

39

PARLANO LE CASE

SPECIALE PNEUMATICI

Saletta, direttore business vettura e trasporto leggero - Goodyear e Dunlop sono premium brand, e solo per l'invernale forniamo circa 600 dimensioni di pneumatico. Possiamo servire le piccole utilitarie come i Suv". Goodyear ha lanciato un nuovo prodotto: si tratta dell'UltraGrip Performance 2, un pneumatico per le auto di lusso e ad alte prestazioni, che "oltre ai consumi di carburante riduce anche le emissioni acustiche. Montandolo, insomma, l'auto diventa più silenziosa".

Anche Pirelli, con il responsabile sviluppo nuove linee **Roberto Sangalli**, insiste sull'ampiezza della gamma di pneumatici, tutti sviluppati per garantire, oltre alla sicurezza, la riduzione dell'impatto ambientale. "Pirelli, inoltre, investe molto in ricerca e sviluppo, riservando a questo aspetto un'alta quota del fatturato. E ciò è evidente anche per quanto riguarda i pneumatici invernali. Questa tipologia di prodotto viene continuamente migliorata, in termini di prestazioni e di sicurezza, con ottimi risultati sia sull'asciutto sia sul bagnato. Inoltre, i nostri ultimi prodotti tengono in gran conto

l'impatto ambientale, riducendo significativamente le emissioni di anidride carbonica. E in più, grande attenzione viene riservata anche alla silenziosità: le emissioni acustiche dei pneumatici Pirelli, già oggi, sono in linea con i requisiti che entreranno in vigore in Europa nel 2012".

Sicurezza prima di tutto

Bridgestone, dal canto suo, non ha esitazioni nel mettere la sicurezza al primo posto. "Proprio la sicurezza - sottolinea il marketing manager

Lorenzo Piccinotti - rappresenta la componente principale nella progettazione dei nostri prodotti. Quest'anno, l'offerta d'invernali si è arricchita di due nuovi pneumatici di ultima generazione: Blizzak LM-30 e Blizzak LM-35. In particolare, il Blizzak LM-30 è adatto per neve e ghiaccio e garantisce un'eccellente frenata sul bagnato, così come il Blizzak LM-35 assicura un'ottima maneggevolezza anche a velocità sostenute, ed è particolarmente adatto alle lunghe percorrenze. Ogni utente, in questo modo, può scegliere la gomma che meglio risponde alle sue specifiche esigenze".



ROBERTO SANGALLI
PIRELLI



LORENZO PICCINOTTI
BRIDGESTONE



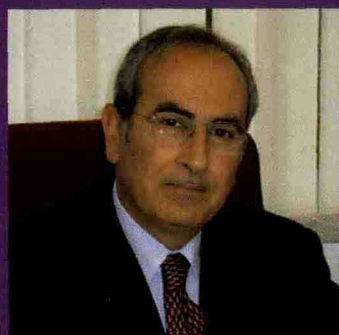
Lo Snowcontrol Serie II, novità invernale della gamma Pirelli.

Bridgestone Blizzak LM-30 è adatto per neve e ghiaccio e garantisce un'eccellente frenata sul bagnato.



PARLANO LE CASE

SPECIALE PNEUMATICI



GIUSEPPE CIRILLO
FSC

FSC, IL FRANCHISING CHE CRESCE

Si allarga il network di FSC, la rete di rivenditori di pneumatici in franchising affiliati al Gruppo Continental. Da quest'anno alle tre reti già esistenti (Pneus Expert, Star Club e TAC) se ne aggiungono altre due: All the Best e Ready to go. Per saperne di più, abbiamo incontrato l'amministratore delegato, Giuseppe Cirillo.

FM: Come nasce FSC?

"FSC è sul mercato dal 1996, siamo stati la prima società in Italia a costruire un network per la vendita di pneumatici in franchising. Tredici anni fa siamo partiti con la rete Pneus Expert, ancora oggi la più diffusa sul territorio. Poi si è aggiunta TAC, la rete dedicata al nostro partner Continental, e quindi è arrivata la rete più flessibile di tutte: Star Club. E non ci siamo ancora fermati, visto che quest'anno sono partite anche All the best e Ready to go. I nostri punti di forza sono l'indipendenza e la complementarietà delle cinque reti, e l'appartenenza al Gruppo Continental, che ci garantisce solidità da tutti i punti di vista. Ormai la presenza del Gruppo Continental nel franchising è una certezza in tanti Paesi europei".

FM: Qual è il rapporto tra FSC e le reti di vendita?

"FSC supporta attivamente tutte le reti. Forniamo molti servizi ai nostri affiliati per sostenerli nel loro lavoro e aiutarli ad attrarre e soddisfare i clienti. Offriamo loro

una serie di iniziative speciali, convenzioni e idee promozionali. E il mercato ci sta dando ragione: il cliente vede con fiducia il rivenditore che fa parte di una delle reti FSC".

FM: Tra i clienti, un segmento che merita attenzione è quello delle società di noleggio a lungo termine...

"Si tratta di un mercato molto importante per noi, e vogliamo seguirlo al meglio. Per questo offriamo una serie di servizi molto articolata, forniamo programmi informatici personalizzati, un completo programma di report e statistiche. Alla base di tutto, inoltre, c'è un portfolio completo di prodotti di qualità, un network efficiente e distribuito capillarmente sul territorio e una serie di servizi messi a punto appositamente per le società di Nlt, per i Fleet Manager e anche per il noleggio a breve termine".

FM: Quali sono, in sintesi, i vostri punti di forza?

"Il nostro primo obiettivo è la qualità. Questo, concretamente, significa investire molte risorse nella ricerca, nello sviluppo e nella formazione per proporre sempre nuovi prodotti e servizi. Il nostro credo è 'esperienza globale, innovazione locale', che vuol dire confrontare la nostra lunga esperienza sul mercato italiano con l'esperienza del network europeo per cercare di dare sempre le risposte migliori alle esigenze dei clienti".



AMICO DELL'ELETTRONICA

Si chiama ContiWinterContact TS 830 P il nuovo pneumatico invernale di Continental che soddisfa le moderne esigenze dell'elettronica applicata alla dinamica del veicolo. Ha un disegno del battistrada asimmetrico, ideale per la guida d'inverno su strade asciutte e bagnate. Il particolare sistema di lamelle sinusoidali è stato sviluppato per interagire efficacemente con l'azione dell'ESC: per questo, il pneumatico risulta adatto alle vetture più potenti. Proposto in 30 misure e omologato per velocità fino a 270 km/h, è già stato adottato da Mercedes-Benz per l'equipaggiamento di serie dei suoi modelli.

Fm

42