

Settembre 2017

Michelin: le prestazioni nel tempo dal primo all'ultimo chilometro

La mobilità è essenziale per lo sviluppo umano. L'impegno di Michelin nel campo dell'innovazione continua ha come obiettivo una mobilità sempre più sicura, efficace, sostenibile.

Michelin utilizza al minimo le risorse per ridurre l'impatto sull'ambiente e sulla società. Sviluppare prodotti con altissimi livelli di performance dal primo all'ultimo chilometro è parte integrante di questa strategia.

L'obiettivo è di offrire al cliente non solo un alto e costante livello di sicurezza, ma anche risparmio di carburante, grazie alla bassa resistenza al rotolamento, e eccellente durata. Questo permette di limitare il consumo di materie prime, utilizzare i pneumatici più a lungo e in sicurezza e diminuire, insieme alla resistenza al rotolamento, le emissioni di CO₂, responsabili di una percentuale dall'85% al 98% della Carbon Footprint. La *Carbon Footprint*, l'"impronta di carbonio", misura le emissioni di CO₂ legate all'uso di combustibile fossile. L'aumento di concentrazioni di CO₂ nell'atmosfera determina un aumento del debito ecologico.

Performance e sostenibilità

Le prestazioni non dipendono unicamente dall'altezza del battistrada

Alcuni attori dell'industria del pneumatico suggeriscono a chi guida in Europa di smontare i pneumatici quando il battistrada raggiunge i 3 mm di spessore, talvolta anche prima.

Michelin ha recentemente preso posizione rispetto a questa "cattiva abitudine", affermando che l'attuale limite legale di 1,6 mm risponde perfettamente alle esigenze della mobilità moderna.

1-Sicurezza

- La regolamentazione ERTRO in vigore, del 1989, prendeva in considerazione le prestazioni dell'epoca. I progressi tecnologici hanno reso automobili e pneumatici nettamente più performanti di allora. Quindi, a maggior ragione, il limite legale di 1,6 mm risponde oggi pienamente ai requisiti di sicurezza della mobilità moderna.
- Oggi, nessuna statistica permette di stabilire la relazione tra un aumento degli incidenti e il fatto che lo spessore del battistrada sia inferiore a 3 o 4 mm.
- Le distanze di frenata dipendono da diversi elementi. Sistema di frenata, granulometria del suolo (livello di aderenza), condizioni meteorologiche (umidità e temperatura), pressione dei pneumatici, temperatura della gomma, comportamenti di guida sono tra i tanti criteri che entrano in gioco al di là delle caratteristiche intrinseche del pneumatico.
- Anche i pneumatici nuovi possono presentare grandi differenze di prestazioni nel campo dell'aderenza in base alla marca, ai modelli e alle misure. Un pneumatico premium con una scultura

del battistrada a 1,6 mm può essere più performante di un pneumatico economico “budget”, nuovo o quasi nuovo.

- In realtà, già i primi chilometri percorsi determinano un’usura. Michelin offre per l’insieme dei suoi pneumatici un alto livello di performance per ogni esigenza fino a uno spessore di scultura del battistrada di 1,6 mm, cioè diverse decine di migliaia di chilometri dopo l’acquisto.

2-Costo

- Sostituire un pneumatico a 3 o 4 mm di profondità di scultura invece che a 1,6 mm rappresenta indicativamente un pneumatico in più per vettura ogni due anni – una situazione che non è accettabile in un’epoca in cui i progressi tecnologici legati al pneumatico, indipendentemente da quelli raggiunti in campo automobilistico, dovrebbero, al contrario, offrire un miglioramento delle prestazioni.

3-Ecologia

- Fabbricare un pneumatico richiede l’utilizzo di numerosi materiali, ma anche energia. Più materia è utilizzata, maggiore è l’impatto ambientale.

- La resistenza al rotolamento, responsabile del 20 % del consumo di carburante delle vetture (motore termico ed elettrico), migliora con l’usura. Sostituire prematuramente i pneumatici comporterebbe quindi un consumo supplementare, al quale si aggiunge la perdita di materia generata dalla sostituzione anticipata dei pneumatici.

- Anche il riciclo consuma energia. Più materia si deve riciclare, meno efficaci si è in termini di sostenibilità.

Uno studio di Ernst e Young dimostra che in Europa un cambio di pneumatici a 3 mm, anziché a 1,6 mm, avrebbe come conseguenza:

- L’utilizzo di 128 milioni di pneumatici in più l’anno, cioè **9 milioni di tonnellate in più di emissioni di anidride carbonica l’anno**.
- Un aumento dei costi per i consumatori di circa **6,9 miliardi di euro** come conseguenza della maggior frequenza della sostituzione dei pneumatici e l’aumento del consumo di carburante.
- **1,5 milioni di tonnellate di materie prime perse annualmente**, equivalenti a una richiesta energetica di 290 milioni di tonnellate di petrolio greggio, cioè la produzione annuale di Messico e Venezuela insieme. Infatti, anche il riciclo consuma energia. Più materia si deve riciclare, meno efficaci si è in termini di sostenibilità.

“La performance sostenibile è la chiave della nostra strategia... Ragioniamo in termini di durata, non di consumo. Oggi, vorremmo che responsabilità, sostenibilità e performance fossero gli obiettivi su cui puntare insieme a tutta l’industria legata ai pneumatici... A Ladoux, da decenni l’innovazione permette di migliorare costantemente le performance di pneumatici nuovi e usati. L’unico criterio quando è in gioco la sicurezza è la performance dei pneumatici, non lo spessore del battistrada.”

Terry Gettys

Executive Vice President di Ricerca e Sviluppo, membro del Comitato Esecutivo del gruppo Michelin



NB: La regolamentazione europea, secondo la direttiva 89/459/CEE, recepita in Italia all'interno del Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992 (Nuovo Codice della Strada) relativo alle caratteristiche e alle condizioni di utilizzo dei pneumatici di automobili e rimorchi, definisce a 1,6 mm la profondità legale minima della scultura dei pneumatici dei veicoli appartenenti alle categorie internazionali M 1 (vetture), N 1 (furgoni) e O1/O2 (rimorchi). È stato considerato, quindi, che questa profondità di scultura del battistrada sia sufficiente per evacuare il velo d'acqua presente su una strada potenzialmente bagnata e offra le condizioni di sicurezza per tutti gli automobilisti, in ogni condizione.

MICHELIN PRIMACY 4

Safe when new, safe when worn

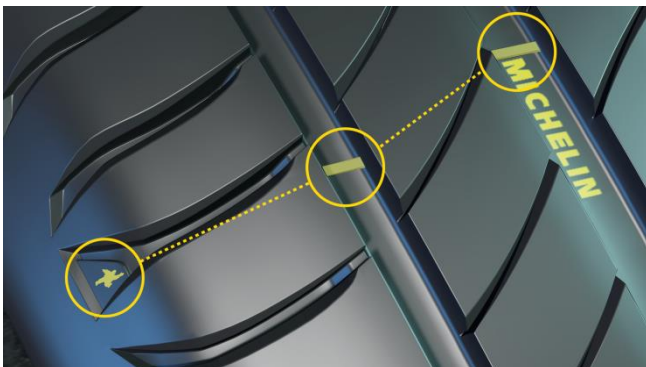
Fedele alla missione della ricerca di una mobilità sempre più sostenibile, Michelin ha presentato al Salone dell'Auto di Francoforte il nuovo MICHELIN PRIMACY 4, la referenza in termini di sicurezza. Nato dopo tre anni di sviluppo, il nuovo pneumatico offre un alto livello di prestazioni su strade bagnate, dal primo utilizzo fino al limite legale di usura (1,6 mm).



Grazie all'impiego di elastomeri di ultima generazione, il nuovo MICHELIN PRIMACY 4 offre ottimo grip sul bagnato, dal primo all'ultimo chilometro, senza compromessi sulla durata.

Per ottenere questo elevato livello di grip è stata ottimizzata la scultura del battistrada: il nuovo design rivela canali più rettangolari e meno trapezoidali, per favorire l'evacuazione dell'acqua quando il pneumatico è usurato.

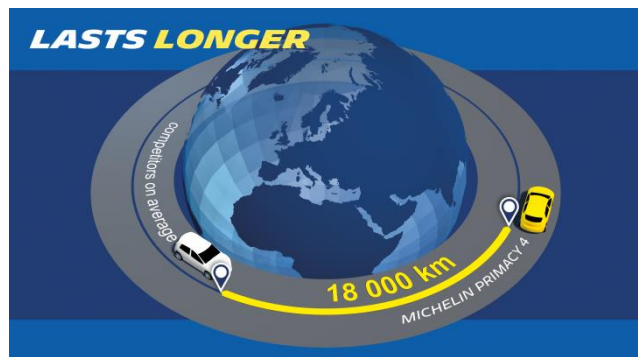
Così, sia da nuovo sia da usato, MICHELIN PRIMACY 4 offre eccellente performance in frenata sul bagnato.



Il nuovo MICHELIN PRIMACY 4 semplifica anche la lettura del suo livello di usura.

Oltre alla presenza del tradizionale indicatore di usura sulla spalla, il pneumatico ha anche una marcatura Michelin nella parte bassa dei canali. Questi due metodi permettono di identificare rapidamente e semplicemente il livello di usura dei pneumatici.

Paragonato ai suoi diretti concorrenti, il nuovo MICHELIN PRIMACY 4 si classifica 1° in durata chilometrica, con una **media di 18.000 chilometri in più** ⁽³⁾, confermando la *long lasting performance* del nuovo pneumatico MICHELIN. Il nuovo MICHELIN PRIMACY 4 è l'espressione della strategia Michelin: sicurezza per chi guida, per tutta la vita dei pneumatici, fino al limite legale di usura di 1,6 mm.



MICHELIN PRIMACY4 sarà lanciato in 64 dimensioni a partire da gennaio 2018:

7 dimensioni in 15"

17 dimensioni in 16"

30 dimensioni in 17"

10 dimensioni in 18"

⁽³⁾ Test comparativo condotto da DEKRA TEST CENTRE, su richiesta Michelin, fra giugno e luglio 2017, per la dimensione 205/55 R16 91V su una VW Golf 7 equipaggiata con MICHELIN PRIMACY 4 versus BRIDGESTONE TURANZA T001 EVO; CONTINENTAL PREMIUM CONTACT 5; DUNLOP BLURESPONSE; GOODYEAR EFFICIENT GRIP PERFORMANCE; PIRELLI CINTURATO P7 BLUE. Test di durata in medie condizioni reali di utilizzo (D50) su una distanza di 10.000 km e una durata stimata a 1,6 mm.

MICHELIN CrossClimate+

In estate come in inverno, grandi prestazioni che durano nel tempo

Per capire meglio l'impatto dell'introduzione della gamma MICHELIN CrossClimate nel mondo del pneumatico, bisogna risalire a maggio 2015, quando Michelin ha integrato il meglio della tecnologia del pneumatico estivo con quella del pneumatico invernale. MICHELIN CrossClimate è il primo **pneumatico estivo con certificazione invernale**. Il logo sul fianco, **3PMSF** (Simbolo alpino), indica il superamento di un test regolamentare di prestazioni in condizioni invernali.

Il successo è immediato e MICHELIN CrossClimate è commercializzato in tutti i mercati europei. La gomma integra nuovi elastomeri che offrono grande stabilità delle caratteristiche del pneumatico al variare della temperatura esterna. Che la temperatura superi i 25°C, con l'asfalto ancora più caldo, o scenda al di sotto dei 7°C, il materiale di cui si compone MICHELIN CrossClimate permette di ottimizzare l'aderenza in qualsiasi condizione.

I componenti della gomma rivoluzionaria sviluppata da Michelin permettono al battistrada di conservare un livello di elasticità ottimale indipendentemente dalla temperatura esterna, fornendo una migliore aderenza. Per lo sviluppo di MICHELIN CrossClimate, gli ingegneri Michelin hanno realizzato più di 5 milioni di test in una gamma di temperatura che va da -30°C a +40°C. MICHELIN CrossClimate si classifica 1° ex-aequo nel test ADAC 2016 i cui risultati sono stati pubblicati il 22 settembre: paragonato ai pneumatici All Season, conferma il suo posizionamento di pneumatico estivo certificato per l'utilizzo invernale. Si distingue principalmente per le sue prestazioni su suolo asciutto e bagnato, per il risparmio di carburante e la durata (*Test pneumatici ADAC 2016 – All Season dimensione 205/55R16 V*).

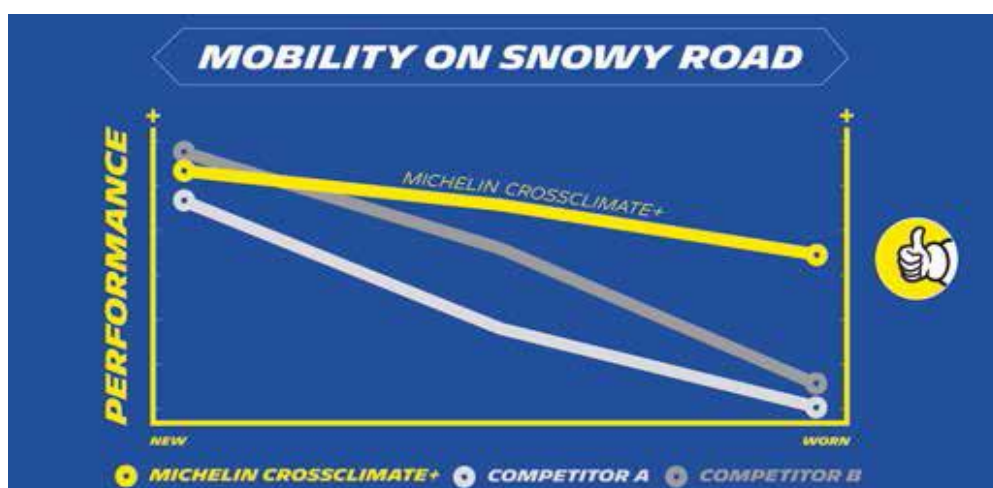
Il pneumatico MICHELIN CrossClimate+: ancora più performante

In febbraio 2017, Michelin ha lanciato sul mercato MICHELIN CrossClimate+, che integra il meglio delle tecnologie del pneumatico estivo e di quello invernale e offre prestazioni costanti nel tempo. Le prestazioni di tutti i pneumatici cambiano in funzione dei chilometri percorsi. Se alcuni elementi possono migliorare, come la resistenza al rotolamento, altri possono peggiorare con il tempo, come l'aderenza su suolo bagnato o innevato. Il pneumatico MICHELIN CrossClimate+ conferma le proprie prestazioni sull'asciutto e il suo posizionamento di pneumatico premium estivo. Dimostra inoltre di offrire un eccellente livello di motricità su suolo innevato dal primo all'ultimo chilometro.

In inverno e soprattutto su suolo innevato, chi guida con pneumatici MICHELIN CrossClimate+ raggiungerà la destinazione senza problemi. Da nuovo, la motricità che offre su suolo innevato è paragonabile a quella dei principali concorrenti. Chilometro dopo chilometro, la sua performance cambia poco, mentre quella dei concorrenti premium A/S cala in modo significativo, come illustrato nel grafico che segue.

(Test di accelerazione su neve realizzati da TestWorld in luglio 2016 con un pneumatico di dimensioni 205/55R16 su una VW Golf 7, paragonando MICHELIN CrossClimate+ con 2 concorrenti premium All Season.)





Per Michelin, l'innovazione è finalizzata a offrire le migliori prestazioni dal primo all'ultimo chilometro. Il nuovo pneumatico MICHELIN CrossClimate+ è la dimostrazione della leadership tecnologica del Gruppo. Chi sceglie MICHELIN CrossClimate+ avrà a disposizione tutta la durata dei pneumatici MICHELIN e un'elevata mobilità su suolo innevato dal primo all'ultimo chilometro, senza essere costretto a sostituire prematuramente i propri pneumatici.

MICHELIN CrossClimate+ a servizio di tutti gli automobilisti

Sono numerosi gli automobilisti che non hanno la possibilità (logistica, finanziaria) o semplicemente la volontà di sostituire i pneumatici due volte l'anno, soprattutto nelle regioni dove la neve e il freddo non restano a lungo o non sono presenti ogni anno. In realtà, il 65% degli automobilisti europei utilizza sempre pneumatici estivi, senza rendersi conto del contributo in termini di sicurezza che possono fornire i pneumatici adatti alla stagione fredda. Altri, sensibili a questa tematica o obbligati per legge, sostituiscono in genere i pneumatici estivi con quelli invernali in autunno, e fanno l'operazione inversa all'arrivo della primavera. Le domande che l'automobilista si pone sono sempre le stesse:

- è davvero il momento giusto per la sostituzione?
- i miei pneumatici invernali saranno ancora performanti per tutta la stagione invernale?

In quest'ottica, scegliere pneumatici MICHELIN CrossClimate+ diventa "la" soluzione. Da un lato, MICHELIN CrossClimate+ risponde alle esigenze degli automobilisti che tengono alla sicurezza del pneumatico estivo (aderenza in curva, distanza di frenata su suolo asciutto o bagnato, piacere di guida, precisione nella tenuta di strada), dall'altro offre prestazioni simili a quelle dei pneumatici invernali su strade bagnate, fredde o innevate.

Il pneumatico MICHELIN CrossClimate+ è in grado di affrontare una salita innevata sulla quale una vettura equipaggiata con pneumatici estivi slitterebbe inevitabilmente. Il nuovo MICHELIN CrossClimate+ risponde non solo a queste esigenze, ma offre anche prestazioni di alto livello su strada asciutta e con una temperatura esterna superiore a 7°C, dove un pneumatico invernale si dimostra sempre meno efficace a mano a mano che la temperatura sale e il battistrada si usura.

Contatto stampa: tel. 02 3395 3609