

Il tema del DOT dei pneumatici è di stretta attualità. La domanda ricorrente è sempre la stessa: ma i pneumatici invecchiano?

Per contribuire all'informazione e alla formazione dei consumatori finali, Dunlop Italia ha organizzato un test ad hoc per sfatare il mito sull'invecchiamento dei pneumatici. L'obiettivo del team era confermare che - se i pneumatici sono conservati correttamente - questi non perdono le proprie qualità e garantiscono le stesse performance indipendentemente dalla data di produzione.

La formula di questo evento è stata molto semplice: due eccezionali piloti come Luca Pedersoli e Simone Saltarelli, nella cornice del Tazio Nuvolari di Cervolina, hanno avuto a disposizione 4 turni di pista in esclusiva, per fare un vero e proprio time attack, confrontando quattro set di Dunlop GP Racer D212 provenienti da differenti lotti produttivi e di diverse annate e acquistati sul mercato da operatori specializzati.

Né i piloti né il team di Dunlop erano a conoscenza di quali gomme fossero equipaggiate all'inizio di ogni turno: una giuria di eccezione, formata da personalità di spicco del mondo dell'informazione delle due ruote, a inizio giornata ha selezionato le accoppiate di pneumatici e ha monitorato il regolare svolgimento del blind test.

Le due moto del test (Yamaha R6 e Yamaha R1) sono state equipaggiate con un sistema cronometrico GPS plug&play fornito dalla PZ Racing. I set di pneumatici oggetto del test sono stati regolarmente scaldati con termocoperte fornite dalla Capit Performance prima di ogni turno.

Come previsto, i risultati del test hanno evidenziato prestazioni pressoché identiche tra i diversi pneumatici, dimostrando che se correttamente conservati i pneumatici non hanno una "data di scadenza". Il feedback soggettivo dei piloti ha mostrato stessa confidenza, grip e maneggevolezza ad ogni turno e uno dei due piloti è riuscito a ottenere il best lap proprio con un pneumatico del 2017.

Test schedule and main data									
	rider	bike		tires	rider	bike		tires	asphalt temperature
11.00-11.20	Saltarelli	YZF R6		600A (FRESH)	Pedersoli	YZF R1		1000B (FRESH)	24°C
13.00-13.20	Saltarelli			600B (DATED)	Pedersoli			1000A (DATED)	36°C
14.40-15.00	Pedersoli			600B (DATED)	Saltarelli			1000A (DATED)	44°C
17.20-17.40	Pedersoli			600A (FRESH)	Saltarelli			1000B (FRESH)	39°C

IMP: Bike/Rider sequences chosen by the Guests

600A (FRESH)	pressure		tread temperature	1000B (FRESH)	pressure		tread temperature
stint 1	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,4	59°	Front	2,3	2,6	55°
Rear	1,5	1,7	71°	Rear	1,5	1,8	83°

600B (DATED)	pressure		tread temperature	1000A (DATED)	pressure		tread temperature
stint 2	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,2	57,8°	Front	2,3	2,4	58,2°
Rear	1,5	1,65	77,5°	Rear	1,5	1,6	88,2°

600B (DATED)	pressure		tread temperature	1000A (DATED)	pressure		tread temperature
stint 3	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,4	62°	Front	2,3	2,4	65°
Rear	1,5	1,7	85°	Rear	1,5	1,6	88°

600A (FRESH)	pressure		tread temperature	1000B (FRESH)	pressure		tread temperature
stint 4	in	out	out	stint 1	in	out	out
Front	2,3	2,2	63°	Front	2,3	2,2	62°
Rear	1,5	1,6	83°	Rear	1,5	1,6	86°

Best Lap			
	YZF R6	YZF R1	600/1000 Tires
Stint 1	1:23:89	1:23:85	FRESH
Stint 2	1:23:98	1:22:53	DATED
Stint 3	01:26:24	01:21:31	DATED
Stint 4	01:25:54	01:21:24	FRESH

IMP: Tire sequence chosen by the Guests

actual Cervestina record	
600CC	1000CC
Racing Qualifying tires	Racing Qualifying tires
bike fully equipped	bike fully equipped
empty fuel tank	empty fuel tank
1:20:193	1:18:74
Kevin Manfredi	Andrea Maestri

A dimostrarlo sono anche i test di durezza in superficie che Dunlop ha effettuato su pneumatici di varie annate, durezza che come vedete, praticamente non cambia.



COME SI CONSERVANO I PNEUMATICI?

Non esiste una correlazione diretta tra la data di fabbricazione e la durata di un pneumatico, un prodotto che di per sé non ha una vera e propria data di scadenza. La data di fabbricazione, infatti, riportata obbligatoriamente sul fianco dei pneumatici secondo le normative vigenti, è un'informazione composta da quattro cifre - le prime due indicano la settimana e le altre due l'anno di fabbricazione - che il costruttore può utilizzare in caso di necessità per identificare o tracciare sul mercato uno specifico lotto di produzione. Questo dato può essere inoltre incluso nella marcatura DOT (Department of Transportation) un codice alfanumerico, non obbligatorio nell'Unione Europea - per confermare che il

pneumatico risponde agli standard di produzione americani.

Entrambi i dati, comunque, non forniscono alcun riferimento sulla durata del pneumatico, influenzata da diversi fattori che non dipendono dalla fase di produzione e quindi impossibili da definire.

Considerato che i pneumatici sono prodotti con materiali che ne impediscono l'invecchiamento e che quindi l'usura degli stessi inizia soltanto nel momento del loro primo impiego, il resto lo fanno le condizioni di utilizzo e di immagazzinamento. Da un lato c'è lo stile di guida, il tipo di mezzo, i carichi, le velocità, la pressione, le condizioni atmosferiche e del fondo stradale, mentre dall'altro le modalità di conservazione del prodotto nei periodi di non utilizzo dovuti alla stagionalità, quindi il luogo, la temperatura, l'umidità e le fonti di calore o altre sostanze a cui il pneumatico viene esposto.

Dunlop, insieme a tutti i principali costruttori nell'ambito dell'ETRTO - Associazione Tecnica Europea dei Produttori di Pneumatici e Cerchi - ha stabilito alcune importanti linee guida per garantire il corretto utilizzo e stoccaggio dei pneumatici, consultabili e scaricabili dal sito www.pneumaticisottocontrollo.it/

Queste indicazioni prima di tutto devono essere rispettate dai distributori e dai rivenditori specializzati - che devono utilizzare le attrezzature adatte a garantire l'adeguata e corretta manutenzione dei pneumatici - ma anche degli stessi utenti finali che ne hanno il controllo dal momento dell'acquisto e che, con il corretto utilizzo e stoccaggio, possono limitare l'invecchiamento naturale del prodotto.

Partiamo dai rivenditori

Per un immagazzinamento di lungo periodo, si raccomanda di:

- Conservare i pneumatici in verticale su scaffali a un'altezza di almeno 10 centimetri da terra, con i fianchi in posizione verticale per non alternare il profilo del pneumatico.
- Per uno stoccaggio di breve periodo (fino a quattro settimane) i pneumatici possono invece essere impilati l'uno sull'altro su uno scaffale, invertendone però periodicamente l'ordine ed evitando che i pneumatici in posizione inferiore subiscano deformazioni.
- In generale, per garantire la corretta rotazione dello stoccaggio, la posizione dei pneumatici deve essere alternata periodicamente.
- I pneumatici devono essere inoltre conservati in luoghi freschi, asciutti e ben ventilati, a una temperatura inferiore ai 25°C, evitando la luce diretta del sole e il contatto con

sostanze liquide o chimiche non idonee e utilizzando un'illuminazione artificiale a bassa emissione di raggi ultravioletti.

- Le camere d'aria e le valvole devono essere conservate negli imballi originali, in alternativa possono essere leggermente gonfiate e inserite all'interno del pneumatico, oppure impilate sgonfie fino a un'altezza massima di 50 centimetri su scaffali con una base. I protettori devono preferibilmente essere inseriti all'interno del pneumatico insieme alle camere d'aria, altrimenti devono essere impilati orizzontalmente su uno scaffale e mai appesi.

Cosa può fare, invece, il consumatore finale?

- Prima di tutto deve provvedere al controllo periodico dei pneumatici durante l'utilizzo, per verificare eventuali difformità a livello visivo o in movimento.
- In caso di inutilizzo, invece, prima di rimettersi in moto è bene rivolgersi a un rivenditore specializzato per effettuare operazioni come il controllo di pressione di gonfiaggio, spessore del battistrada, usura del pneumatico e dei fianchi e procedere ad una accurata e periodica manutenzione.
- Se si dispone di cavalletto centrale/cavalletti alza moto: sollevare la moto da terra, evitando quindi che le zone di contatto dei pneumatici rimangano a lungo le stesse
- Se non si dispone di cavalletto centrale/cavalletti alza moto: muovere la moto almeno ogni 2-3 settimane per far cambiare il punto di appoggio della moto sui pneumatici

© riproduzione riservata pubblicato il 1 / 07 / 2021