

www.evomagazine.it utilizza cookie per le proprie funzionalità e per inviarti pubblicità e servizi in linea con le tue preferenze. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [Clicca qui](#). Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie.



RIVISTA



TABLET



SMARTPHONE

PNEUMATICI: ALLA RICERCA DELL'EQUILIBRIO PERFETTO



29/06/2016 | [Invia email](#) | [Stampa articolo](#) |

Torniamo a parlare di pneumatici grazie a Dunlop che ci racconta come lo sviluppo sia necessario per trovare il miglior bilanciamento possibile fra le varie caratteristiche

di Stefano Mauro Sgambati



La complessità del pneumatico e la conseguente difficoltà nel predire il suo comportamento su strada dipendono da numerosi fattori: la deformabilità della sua struttura e della mescola in gomma, l'instabilità dell'aria al suo interno, la struttura composita, l'utilizzo di oltre 200 materie prime, la presenza di oltre venti componenti. Questa complessità intrinseca interagisce con i fattori esterni quali la varietà di temperature e di superfici per le quali il pneumatico viene progettato e che dà vita a prodotti molto specializzati per tipo di applicazione: dall'asfalto abrasivo di Rijeka alle sabbie instabili di Dakar, dal cemento duro delle "autobahn" tedesche ai ghiacci scivolosi della Svezia, dai rettilinei veloci dell'isola di Man al misto stretto di Franciacorta.

Lo sviluppo di un pneumatico è dunque l'emblema della ricerca del migliore compromesso o, per dirla da ottimisti, dell'equilibrio perfetto tra parametri di prestazione in contrapposizione tra loro. I progettisti sanno che la ricerca di una maggiore aderenza contrasta con quella di una minore resistenza al rotolamento (ovvero minori consumi di carburante), che l'abbattimento della rumorosità si scontra con l'incremento della motricità su terreni scivolosi, che la massimizzazione del grip su asciutto penalizza quello su strade bagnate, che una gomma che fa tantissimi chilometri paga dazio in termini di tenuta. Sono i famosi "trade-off" del pneumatico, che ne rendono sfidante lo sviluppo e coinvolgono con la testa e col cuore l'appassionato di guida, alla ricerca del prodotto che sappia tirare fuori il meglio dal proprio mezzo, che si tratti di una vettura, di un SUV o di un fuoristrada, che lo si guidi in pista o su strada.

evo SOCIAL
IL BRIVIDO DELLA GUIDA



EVO DI GIUGNO IN EDICOLA

Evo sta arrivando nelle edicole di tutta Italia con un mega confronto a coppie fra le sportive più interessanti del 2016, la grinta della Caterham Seven al Tazio Nuvolari, la Bugatti EB110 e tante altre storie. Non lasciatevelo scappare!

Contatta la redazione: evo@edisport.it

[SFOGLIA IL NUMERO](#)

Abbonati



Rivista cartacea

Abbonati alla versione cartacea di evo!



Rivista su tablet

Scarica la versione per tablet e leggi evo quando vuoi!



Rivista per smartphone

Scarica la versione per smartphone e leggi evo quando vuoi!



Evo Italia

[Mi piace questa Pagina](#)

22 mila "L"



Evo Italia

2 ore fa

Siamo già in area superbollo ma per poco. In compenso, con un prezzo di acquisto contenuto ci si porta a casa divertimento garantito



La sportiva per tutti: 300...

Continua la nostra ricerca di ciò che ce...

EVOMAGAZINE.IT

Di fronte a questa complessità che si traduce in un'ampia varietà di scelta, come faccio ad orientarmi? Innanzitutto, devo partire da me stesso, riconoscendo qual è il mio DNA di automobilista e quali sono le mie abitudini di guida: per me guidare significa semplicemente andare da "A" a "B" oppure rappresenta un momento di piacere che genera emozioni e brividi? Faccio 5.000 o 50.000 km all'anno? Mi interessa di più salvaguardare i costi di esercizio o scaricare a terra tutta la potenza del mio motore? Guido e vivo la mia auto più spesso da solo o con altre persone? Il secondo passo consiste nel raccogliere informazioni attraverso uno o più canali affidabili tra quelli disponibili: che si tratti del mio rivenditore di fiducia o della mia rivista del cuore (non può che essere EVO in questo caso!) o di entrambi, una cosa è certa: chi più spende prima, meno spende (e rischia) dopo. I pneumatici di qualità costano perché hanno alle spalle anni di progettazione e hanno dentro il meglio di quello che la scienza dei materiali mette oggi a disposizione. L'ultimo passo è scontato, ma c'è ne sono ancora altri dopo l'installazione che non vanno trascurati per alcun motivo: il controllo delle pressioni e le rotazioni periodiche e regolari, per fare in modo che i pneumatici siano sempre nelle condizioni di tirare fuori il massimo dalla propria auto, qualsiasi sia il mio modo di viverla.

Carcassa flessibile o rigida? Mescola morbida o dura? Fianco alto o basso? Impronta larga o stretta? Disegno direzionale o asimmetrico? Estivo, invernale o All Seasons? Continuate a seguirmi su EVO e farai la scelta migliore.

Tutto su: [Dunlop](#) [Goodyear](#) [Pneumatici](#)

Ti potrebbero interessare anche:

[Bugatti Chiron, l'erede della Veyron da 1500 Cv](#)