



Truck

No. 12 LUGLIO 2012 – Il magazine dei professionisti del trasporto

EVENTI / ESSEN

Novità
dalla fiera

PAGINA 12



PAGINA

4

STRATEGIE / ALBERTO VIGANÒ

«Oggi bisogna puntare
anche sui servizi»



PAGINA

6

BEST PRACTICE

Transnoli, affari
di famiglia



CYBER FLEET

Ora lo pneumatico “parla” con l’autista

Pagina 8

FW:01
TW:01

- Winter Grip
- Alta Ricostruibilità
- Energy™ Efficient
- Bassa Rumorosità



ORA L'INVERNO È PIÙ SICURO.

PIRELLI SERIE:01 WINTER. LA NUOVA GENERAZIONE DI PNEUMATICI TRUCK INVERNALI. Non sei l'unico a pensare alla tua sicurezza, anche Pirelli lo fa. Per questo ha creato FW:01 e TW:01, pneumatici con una tecnologia di ultima generazione per offrirti più grip, trattività e ridotti spazi di frenata senza compromessi in termini di resa chilometrica.



Sommario



L'EDITORIALE / ALBERTO VIGANÒ
«Ora è il momento di puntare sui servizi»

PAGINA
4



BEST PRACTICE
Transnoli, affari di famiglia

PAGINA
6

PAGINA
8 INNOVAZIONE
Arriva Cyber™Fleet, lo pneumatico intelligente

ROLLING RESISTANCE
Oltre la resistenza

PAGINA
10

PAGINA
12 VETRINA
ST:01 e R:01, campioni di resistenza

EVENTI / REIFEN MESSE
Le novità della fiera di Essen

PAGINA
16

PAGINA
18 TREND / COMUNICAZIONE
Al volante, connessi con il mondo

FILO DIRETTO CON I LETTORI
FAQ

PAGINA
20

NEWS
Pirelli in pillole

PAGINA
21

PAGINA
22 LA CITTÀ DEL TRASPORTO
LE HAVRE

IN PRATICA
Travel Guide

PAGINA
25



Success in progress

L'editoriale

Alberto Viganò

marketing director
business unit industrial



Le rivoluzioni non si fanno in un solo giorno. Il futuro si costruisce mettendo un mattone sull'altro. Come riporta la massima di Lao Tzu: «Un viaggio di mille miglia inizia con un solo passo». Così, anno dopo anno, Pirelli ha fornito puntualmente una serie di prodotti all'avanguardia e di originali soluzioni nell'ambito dei servizi.

Confermando il suo ruolo di leader anche per quanto riguarda la capacità innovativa

di Alberto Viganò

La tabella di marcia è di tutto rispetto: tra il 2012 e il 2014 Pirelli ha programmato di investire nel segmento industrial oltre 400 milioni di euro. E la maggior parte di questa cifra è destinata proprio al settore Truck, su cui si stanno concentrando risorse ed energie. Nel corso degli ultimi anni Pirelli non ha mai smesso di crescere e di proseguire sulla strada dell'innovazione, riuscendo a rafforzarsi sui mercati di riferimento e ad aprirsi nuove strade. Certo, per conseguire questi risultati si è dovuto lavorare sodo. Ad oggi in Europa il mercato pneumatici Truck ha subito una flessione del 30% circa (dati marketing Pirelli aggiornati allo

scorso maggio). E anche i mercati emergenti cominciano ad accusare qualche colpo per quanto riguarda l'OEM (original equipment manufacturer). Una situazione su cui bisogna riflettere, e che dà l'idea dello sforzo sostenuto per andare avanti. I dati dell'ultimo *Libro Bianco sui Trasporti e le Infrastrutture*, pubblicati da Confcommercio, evidenziano, ad esempio un gap delle nostre infrastrutture rispetto ad altri paesi europei, e la riduzione delle risorse che l'Italia destina agli investimenti nel settore infrastrutturale. Questa ha portato - sottolinea il libro - a uno sviluppo della rete autostradale italiana più contenuto e a un'eccessiva densità del parco veicoli circolante.

Non basta la qualità

Per essere competitivi oggi è necessario non limitarsi al lancio di nuovi prodotti. Perché ci si scontra con una serie di problemi che vanno ben oltre la qualità della merce (in questo caso gli pneumatici) e il budget dell'acquirente. La soluzione? Puntare anche sui servizi. Questo è il "grimaldello" con cui aprire le porte del mercato. Solo migliorando la logistica e offrendo soluzioni innovative, infatti, si creano le condizioni per ampliare il proprio business.

Ed è su questo cui punta Pirelli. Questo il focus dell'attività 2012. Un ulteriore passo sul cammino della crescita aziendale. Negli ultimi anni, del resto, la progressione

è stata via via scandita in modo molto definito. Con una sempre maggiore attenzione all'ambito dei servizi, che rientrano in quello che noi chiamiamo Pirelli Fleet Solutions.

Qualche esempio? Tanto per cominciare, c'è il servizio di assistenza su strada Pirelli **CQ24 International**, che rappresenta una soluzione completa per le necessità della flotta che opera sul lungo raggio. Per qualunque tipo di danno allo pneumatico, ovunque si trovi il veicolo, a qualsiasi ora del giorno e della notte, 365 giorni all'anno. Con una semplice chiamata, si attiva l'intervento più idoneo a ripristinare la piena mobilità del mezzo a un prezzo definito. Con l'impegno di intervenire sul luogo entro due ore al massimo.

Novateck prevede invece la valorizzazione della carcassa anche dopo la prima vita, attraverso una rete di ricostruttori selezionati e certificati, e la fornitura di fasce prestampate con disegni battistrada originali Pirelli. **Fleet Check** è un tool grazie a cui la flotta riceve report puntuali sullo stato degli pneumatici del suo parco veicoli, indicazioni sulle azioni correttive consigliate, rese chilometriche puntuali e prospettiche.

E ancora: **Fleet Management** è la soluzione on line per la fatturazione centralizzata alle condizioni definite tra Pirelli e la flotta. Assicura efficienza, precisione e aggiornamento in tempo reale sulle operazioni connesse con la gestione degli pneumatici.

Oltre l'etichetta

L'offerta di servizi, insomma, deve accompagnare passo dopo passo la commercializzazione di nuovi prodotti. Prendiamo la prima linea della Serie O1, lanciata nel 2009, R.O1. Uno pneumatico capace di offrire il massimo in fatto di chilometraggio, regolarità di usura, ricostruibilità, sicurezza. Non basta però realizzare una copertura di ottima qualità, se poi il cliente non viene "educato" a comprenderne e massimizzarne le prestazioni. L'Eurolabel, l'etichetta europea obbligatoria per tutti gli pneumatici, è un passo considerevole da questo punto di vista, e diventerà sicuramente un aiuto importante per il consumatore nella valutazione e nella scelta delle gomme, ma si tratta di uno strumento non sufficiente a giudicare le prestazioni complessive di una copertura, perché prende in considerazione solo tre indicatori di qualità: resistenza al rotolamento, rumorosità e frenata sul bagnato. La corretta valutazione, invece, deve tener presenti anche altre caratteristiche:

come la trattativa, e la tenuta in diverse condizioni di strada (sia in curva che su rettilineo). E ancora: tra gli indicatori di qualità di Eurolabel non vengono riportati la ricostruibilità e il chilometraggio, entrambi fondamentali per gli pneumatici truck. Così come non si fa alcun riferimento ai criteri specifici di valutazione delle coperture invernali. Secondo Pirelli, pertanto, è imprescindibile in fase di acquisto il consiglio del rivenditore specializzato che - previa formazione - può poi orientare il consumatore e indirizzarlo verso il prodotto più adatto alle sue esigenze.

Un passo dopo l'altro

Se l'anno 2009 è stato quello del lancio della prima linea della Serie O1, nel 2011 si è proceduto a perfezionarla e ad ampliarla, puntando sempre di più sugli aspetti di eco-compatibilità. Vale a dire: materiali ancora più rigenerabili e maggiore

«Solo migliorando
la logistica, si creano
le condizioni per
allargare il mercato»

durata dello pneumatico, senza nulla togliere alle prestazioni. Un'altra tappa fondamentale è stata segnata dall'arrivo del Cyber™ Fleet, il sensore che viene applicato alla copertura e consente di tenere costantemente sotto controllo dati come la pressione, la temperatura, il chilometraggio. Collegato a un Gps, segue la traccia del camion e può arrivare addirittura a fornire dati sullo stile di guida dell'autista (tempi di percorrenza, velocità tenute, soste, ecc.). La sua utilità non è legata soltanto alla migliore manutenzione dei mezzi: ma coinvolge anche la viabilità, e favorisce lo scambio di informazioni in tempo reale tra i singoli

camion e i gestori delle flotte. Dopo la fase di test oltre Oceano, quest'anno per Cyber™ Fleet prenderà il via a settembre la commercializzazione. Prima in Sudamerica, poi in Germania. Seguiranno altre prove in Turchia e in Egitto. Iniziato nel segno dello "pneumatico intelligente", il 2012 proseguirà - come si diceva - con una decisa virata in direzione della fornitura di servizi. Servizi destinati ad avvicinare produttori e utenti, ma anche a fornire possibili risposte ai sempre più impellenti problemi legati alla mobilità. Non solo. Il 2012 sarà anche un anno in



cui si intensificherà l'attività corporate nel campo della social responsibility. In partnership con Total Tool (studio di design e architettura creativa con sede a Milano) si sta portando avanti il progetto KmZero Road. Di che cosa si tratta? Della prima strada "verde", realizzata con materiali e tecnologie eco-compatibili, e in grado persino di produrre energia pulita e rinnovabile sfruttando il passaggio di veicoli. **T**



No. 12 - luglio 2012

Magazine europeo trimestrale
del Gruppo Pirelli

Registrazione Tribunale di Milano
n° 210 del 29.04.2009

www.pirelli.com

Publicato da
Pirelli & C. S.p.A.
Direzione Corporate Communication
e Media Relations

Coordinamento editoriale
Maurizio Abet

Direttore responsabile
Francescopaolo Tarallo

Responsabile di redazione
Simona Gelpi

Redazione
Carlo Saponaro

Email
Truck.Magazine@pirelli.com

Ufficio editoriale
Viale Piero e Alberto Pirelli, 25
Milano, Italia

Grafica
Studio Cancelli - Milano
www.studiocancelli.it

Stampa
Graphicscalve S.p.A.



BEST PRACTICE / TRANSNOLI SRL

Tutto in famiglia

Nata nel '76, l'azienda di Casorezzo oggi copre il doppio ruolo di spedizioniere e trasportatore. E per affrontare la crisi si è specializzata puntando su poche, selezionate destinazioni. Ne parliamo con Giulio Mancadori, capo dell'impresa insieme al fratello Franco e alla mamma Silvia
di Paola Pignatelli

Un grande open space con le scrivanie al centro, allineate una di fronte all'altra. A un'estremità quelle dei due fratelli Mancadori, Giulio e Franco, i "gemelli diversi" («siamo eterozigoti», precisano) che gestiscono l'azienda. Dalla parte opposta quella della mamma, Silvia Sirini, amministratore unico e responsabile della contabilità. In mezzo, tutti gli impiegati. Dello staff fanno parte anche i due volpini Pimpi e Snupi. «I nomi sono scritti all'italiana, senza la "ypsilon"... non faccia errori!», si raccomanda Giulio. Ed è proprio lui, instancabile factotum della Transnoli srl, a raccontare come lavora e come si è evoluta questa impresa familiare che da ben 20 anni "veste" i suoi camion con pneumatici Pirelli. E che da

poco si è trasferita da Milano a Casorezzo, alle porte della metropoli lombarda, poco distante dal nuovo polo fieristico di Rho e dall'aeroporto di Malpensa.

«Gran Bretagna e Normandia sono i nostri mercati di riferimento. E in questi luoghi, siamo in grado di offrire un servizio competitivo e di ottima qualità»

Nel 1976, quando è nata, Transnoli era un'azienda di spedizioni. Un po' alla volta, è arrivata a coprire il doppio ruolo di spedizioniere e trasportatore: una visione illuminata. Che probabilmente ha dato i suoi frutti in questi ultimi anni di crisi...

«Quando papà e mamma hanno dato vita a Transnoli, il grosso del lavoro era rappresentato dai trasporti su rotaia. Poi il mercato è cambiato, c'era l'esigenza di attuare consegne sempre più rapide. Senza contare che spesso i vagoni ferroviari andavano persi. E così siamo passati ai Tir, arrivando in seguito ad acquistare i mezzi. Proprio questo doppio ruolo ci consente oggi di fare fronte a una crisi che sta penalizzando terribilmente il settore. E a cui noi cerchiamo di fare fronte anche

Sul ponte di comando ►

I due fratelli Mancadori: Giulio (a destra nella foto) e Franco. Al centro, la mamma Silvia Sirini, amministratore unico e responsabile della contabilità.



puntando sulla specializzazione. Vale a dire: niente trasporti ad ampio spettro, per non disperdere inutilmente energie e risorse economiche. Ma consegne verso poche, selezionate destinazioni».

Quali conseguenze ha avuto la congiuntura economica negativa sulla vostra attività?

«Per il settore trasporti la crisi è iniziata con il passaggio dalla lira all'euro, la caduta delle dogane e l'ingresso dei Paesi dell'est sul mercato. Negli ultimi dieci anni i costi fissi si sono impennati, ma i prezzi applicati ai trasporti in Italia sono rimasti invariati. Non c'è bisogno di fare troppi calcoli, per capire la portata del disastro. Per sopravvivere, bisogna risparmiare su tutto. Solo per fare un esempio: noi eravamo abituati a rinnovare ogni tre anni il parco mezzi. Oggi è impensabile. Dallo scorso gennaio, poi, le cose sono ulteriormente peggiorate: con il crollo dell'import, i camion restano fermi in attesa di carico. Una cosa che non si vedeva da 20 anni...».

Parliamo di pneumatici. Pirelli è il vostro punto di riferimento ormai da molto tempo. Quali sono i "plus" che avete rilevato?

«Siamo fedeli clienti di Pirelli ormai da una ventina di anni. E non per campanilismo. Si tratta di pneumatici con un ottimo rapporto prezzo/qualità, che vanno bene per qualsiasi utilizzo. Quelli della

«Utilizziamo pneumatici Pirelli da 20 anni, ma non per campanilismo: hanno un ottimo rapporto qualità/prezzo»

concorrenza spesso sono meno adatti. Soprattutto in tempi di crisi, i mezzi - così come i componenti - devono essere polivalenti. Non ci si può permettere di diversificare troppo. E gli pneumatici di gamma Pirelli sono robusti, affidabili, multi-tasking».

Come opera Transnoli sui fronti della sicurezza e dell'eco-compatibilità?

«Una brutta domanda. Perché la crisi ci ha costretto a rivedere al ribasso gli interventi su questi due fronti. Tutte le risorse oggi sono assorbite dai costi di gestione. Gasolio e pedaggi ci hanno messo in ginocchio. E nonostante i tagli, il prezzo medio di un trasporto effettuato da un operatore italiano resta più alto di 500 euro rispetto a quello effettuato da un camion dell'Europa dell'est. Tanto che oggi parecchie aziende di casa nostra vanno direttamente là a immatricolare i mezzi.

A proposito di sicurezza, però, devo sottolineare una cosa: i nostri camion sono "garantiti", in quanto abbiamo un'officina interna che si occupa della manutenzione. È l'unico sistema per avere mezzi sempre efficienti. Una volta sulle strade circolavano soprattutto padroncini, ed erano loro in prima persona a controllare il proprio veicolo. Oggi i padroncini sono stati in buona parte sostituiti dalle flotte. E non c'è più questo rapporto quasi simbiotico tra l'autista e il mezzo».

Insomma, un panorama a tinte piuttosto fosche. Tuttavia riuscite ad offrire ai vostri clienti servizi come il controllo delle spedizioni in tempo reale via satellite...

«Lo facciamo da molti anni. Ma non si tratta tanto di un servizio al cliente: quanto di un nostro strumento di lavoro. In questo modo sappiamo sempre dove si trova la merce in viaggio, possiamo intervenire in caso di problemi, riusciamo a ottimizzare i carichi, e abbiamo il controllo totale della flotta. Senza contare il risparmio in termini di personale».

Qualche numero, per avere un'idea delle dimensioni di Transnoli?

«Per quanto riguarda il personale, l'azienda conta 35 autisti, 2 operai in officina, 3 magazzinieri, 8 impiegati (oltre ai due volpini). Sul fronte dei mezzi, abbiamo 35 trattori, 40 semirimorchi e 2 motrici». **►**





INNOVAZIONE

Lo pneumatico col "cervello"

Tiene sotto controllo la pressione e il chilometraggio, rileva eventuali forature, e trasmette i dati a una centralina. Tutto questo grazie a Cyber™ Fleet, un sensore applicato all'interno della copertura. La fase di test è già avviata, e dopo l'estate inizierà la distribuzione

di **Ettore Pettinaroli**

Lo pneumatico intelligente è realtà. Tutto merito del Cyber™ Fleet, un sensore applicato all'interno della copertura, che rileva in tempo reale i dati sulle condizioni della ruota, a partire dalla temperatura e dalla pressione. L'innovazione non è di poco conto e, come immediatamente intuibile, porterà elevati benefici sia economici che in termini di sicurezza.

La corretta pressione consente infatti di

ottenere notevoli risparmi di carburante, considerando il suo impatto sulla resistenza al rotolamento, di allungare la vita dello pneumatico e, in generale, di gestire meglio il mezzo. «E non bisogna dimenticare il ruolo del Cyber™ Fleet in termini di sicurezza», aggiunge **Giorgio Audisio**, responsabile dei progetti di sviluppo Cyber di Pirelli. «Il sensore rileva eventuali forature, e avverte immediatamente. Non solo. Proprio per il suo posizionamento all'interno dello pneu-

**Il sensore
accompagna
l'intera vita
dello pneumatico**

Antifurto

Cyber™ Fleet si rivela prezioso anche per difendersi dai ladri: perché per smontare una gomma, occorre abbassare la pressione oltre il punto in cui il dispositivo si spegne.

matico - e non sul cerchio - registra il reale chilometraggio percorso e si rivela prezioso anche come antifurto, visto che per smontare una gomma occorre abbassare la pressione oltre al punto in cui il dispositivo si spegne. Chi riceve i dati del sensore saprà esattamente quando e dove uno pneumatico è stato sottratto (o "sostituito").

Già, ma chi riceve i dati trasmessi dal Cyber™ Fleet? L'interlocutore di riferimento è il flottista, che può così tenere sotto controllo ogni pneumatico del suo parco truck. In caso di problemi o anomalia, spetta a lui valutarne l'impor-

te una centralina telematica sistemata sul veicolo stesso (camion o bus), alla sede della flotta e, solo quelli concernenti la sicurezza, anche al conducente. «Il sensore elettronico accompagna l'intera vita dello pneumatico, ne racconta tutta la storia», spiega ancora Audisio. «Non si danneggia neppure in fase di ricostruzione. In quel caso è lo stesso gestore della flotta che può riattivarlo, senza perdere i dati registrati fino a quel momento. Inoltre si rivela uno strumento prezioso anche per la gestione del magazzino».

Il Cyber™ Fleet è da qualche mese in fase di test in collaborazione con una grande flotta privata impegnata nella fornitura di servizi municipali, trasporto merci e persone. «Lo abbiamo installato su 13 veicoli, tra bus, motrici e mezzi per la raccolta dei rifiuti, per metterlo alla prova in condizioni molto diverse tra loro», racconta Audisio.

«La gestione dei dati è affidata nella metà dei casi alle singole flotte, ma Pirelli tiene monitorati centralmente tutti i mezzi equipaggiati con il sensore. In

**Non si può barare
sulla strada percorsa**

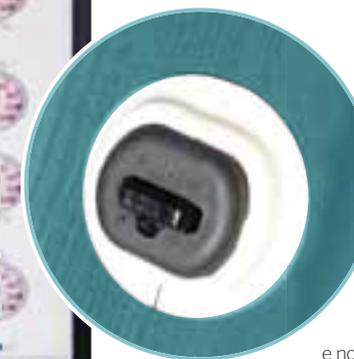
dibilità che ci aiuteranno ulteriormente nello sviluppo»

Da luglio la sperimentazione è partita anche in Germania. «Qui abbiamo contattato anche i dealer, che si sono dimostrati molto interessati alla tecnologia», spiega ancora Audisio. Il dealer è una figura che si posiziona a metà tra il fornitore di pneumatici e la flotta alla quale può erogare lui stesso i servizi. Il suo intervento può essere di diverso tipo: vendere gli pneumatici sensorizzati senza neppure avvertire il cliente, ma solo per favorire la gestione interna; vendere il sensore come servizio aggiuntivo; oppure utilizzare un sistema misto. Non va dimenticato che molti dealer vendono a costo chilometrico, e il sensore certifica con assoluta preci-



◀ Aiuto concreto

Pirelli tiene monitorati tutti i mezzi dotati di chip, e fornisce alle flotte consigli sulla gestione dei veicoli.



◀ Indistruttibile

Il sensore non si danneggia e non perde i dati neppure in fase di ricostruzione dello pneumatico.

tanza e avvertire l'autista circa i comportamenti da tenere.

Quando il sistema del Cyber™ Fleet sarà a pieno regime, si potrà contare su due procedure di lettura dei dati. Una statica, e più economica, che necessita della sola presenza del sensore e di un apparecchio in grado di riceverne i dati situato in azienda. L'altra, cosiddetta dinamica, che prevede un sistema di rilevamento a bordo capace di ricevere i dati dai sensori e ritrasmetterli, median-

te questo modo possiamo confrontare i due sistemi di gestione e verificare il risparmio realizzato (o realizzabile), suggerendo al flottista come sfruttare nel modo più conveniente e completo la nuova tecnologia. Le informazioni raccolte dal Cyber™ Fleet devono servire anche per controllare il costo complessivo del mezzo in esercizio. Mentre a noi sono utili per capire quanto dura effettivamente uno pneumatico, e per raccogliere dati storici di assoluta atten-

sione la strada percorsa da ogni singola copertura».

Dopo l'estate, ultimata la fase di test, gli pneumatici sensorizzati verranno immessi sul mercato. «Prima, però, organizzeremo diversi eventi di formazione rivolti a flottisti e alla nostra forza di vendita - conclude Audisio -, in modo tale che tutta l'esperienza sul campo di coloro che operano quotidianamente possa essere riversata sul sistema e lo renda facile da usare, utile e vantaggioso». **T**



ROLLING RESISTANCE

Oltre la resistenza

Dal prossimo autunno, la RR sarà uno dei parametri riportati sull'etichetta degli pneumatici truck, come prescrivono le normative europee. La scommessa dei produttori, ora, è di trovare il migliore compromesso tra grip e bassa resistenza al rotolamento. Fabio Montanaro e Roberto Pediconi raccontano come hanno lavorato i laboratori di ricerca Pirelli

di **Ettore Pettinaroli**

L'obbligo, a partire dal prossimo 1° novembre, di introdurre l'Eurolabel riporta in primo piano la resistenza al rotolamento (RR) dello pneumatico. Sarà questo infatti uno dei tre elementi, immediatamente confrontabili, che saranno resi noti con apposite etichette. Ma di che cosa si tratta esattamente? Come se ne tiene conto nello sviluppo del prodotto? Quali sono i fattori che la influenzano, e quali i comportamenti corretti da parte del consumatore che vuole assicurarsi la migliore prestazione? Lo abbiamo chiesto a **Fabio Montanaro**, responsabile

Pre-sviluppo e Ricerche R&D Truck, e a **Roberto Pediconi**, International Technical Training Manager di Pirelli. «La Rolling Resistance è la forza che si oppone al rotolamento dello pneuma-

«La tecnologia di base la conoscono tutti, ma il salto in avanti è riservato a pochi top brand» *Roberto Pediconi*

tico - spiega Pediconi -. Per determinarne il valore, si utilizza un macchinario dedicato che tramite una ruota strada misura la potenza (assorbita) necessaria per mantenere una velocità costante. L'Unione Europea ha chiesto che ne venissero evidenziati i valori (tramite una scala con valori crescenti da A ad F per i veicoli medi/pesanti), uniformando i sistemi di misurazione dei vari costruttori, trattandosi di un parametro strettamente correlato al consumo di carburante. Ma ciò non può portare a una mera rincorsa al minor attrito possibile: occorre trovare ogni volta il corretto equilibrio tra grip e

bassa resistenza di rotolamento». I laboratori di ricerca sono dunque impegnati in una continua azione di bilanciamento di tutte le componenti dello pneumatico, migliorandone ogni singola parte.

«Cerchiamo per esempio di ridurre la temperatura interna in esercizio - interviene Montanaro -. Abbassarla anche solo di 5 C°, significa estendere la vita dello pneumatico. In questo senso un esempio ben riuscito è la recente serie H:01. Ma è sul battistrada che occorre lavorare maggiormente per ridurre la Rolling Resistance. Mescola e disegno incidono per quasi il 60%: in particolare abbiamo ottenuto ottimi risultati aumentando la quantità di silice nella mescola, riducendone notevolmente l'isteresi, cioè l'assorbimento di energia

«Riuscire ad abbassare la temperatura interna di uno pneumatico anche solo di 5 C° in esercizio, significa estenderne la vita»

Fabio Montanaro

da parte della mescola, che si traduce in generazione di calore. In sintesi, più bassa è l'isteresi, minore è la resistenza al rotolamento».

«Anche il disegno battistrada - continua Fabio Montanaro - influenza sensibilmente la rolling resistance. Limitare la

Per saperne di più

Ci sono aspetti della Rolling Resistance e dell'Eurolabel che non vi sono del tutto chiari? Le risposte a ogni domanda si trovano sul sito Pirelli all'indirizzo www.pirelli.com/tyre/ww/en/truck_bus/genericPage/tyre_labels

In una sola schermata sono riportate le indicazioni sulla normativa europea che ha introdotto il labeling degli pneumatici, le spiegazioni dedicate alla corretta lettura della nuova etichetta e un'esauriente sezione dedicata alle FAQ. Cos'è la resistenza al rotolamento? Come contribuisce la RR al consumo di carburante del veicolo? Quali altri fattori incidono su questo aspetto? Qual è il rapporto tra aderenza sul bagnato e RR? Testi brevi ed esaurienti soddisferanno ogni vostra curiosità sull'argomento.

profondità degli incavi, il dimensionamento del battistrada e, soprattutto, il movimento dei tasselli, contribuisce a limitare le deformazioni, riducendo l'energia dissipata».

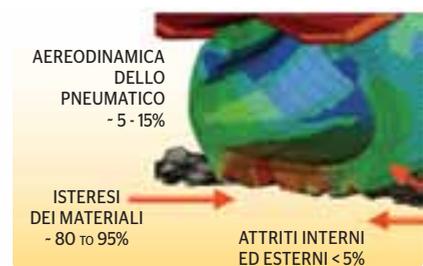
«La resistenza al rotolamento - prosegue - è un parametro fondamentale, ma di pari importanza sono la sicurezza (aderenza e ridotti spazi di frenata) e la resa chilometrica. Lo sforzo dei laboratori di ricerca è, quindi, volto a trovare il migliore compromesso».

«Tutti i produttori conoscono la tecnologia di base del pneumatico, arrivare a un certo livello è agevole - spiega Pediconi -. Il salto in avanti, però, è riservato a pochi top brand, ovvero quelli che come Pirelli investono maggiormente sulla ricerca e che dispongono del più consolidato know-how. Il Label certificherà anche la tecnologia e la ricerca che ogni azienda è in grado di portare avanti».

Ma chi presterà maggiore attenzione alla RR? «Certamente coloro che devono affrontare lunghe percorrenze, o che comunque prevedono un utilizzo degli

pneumatici prevalentemente stradale - risponde Montanaro -. Al contrario, per l'uso in cantiere o fuoristrada un livello estremamente basso di RR non è fondamentale anzi potrebbe compromettere

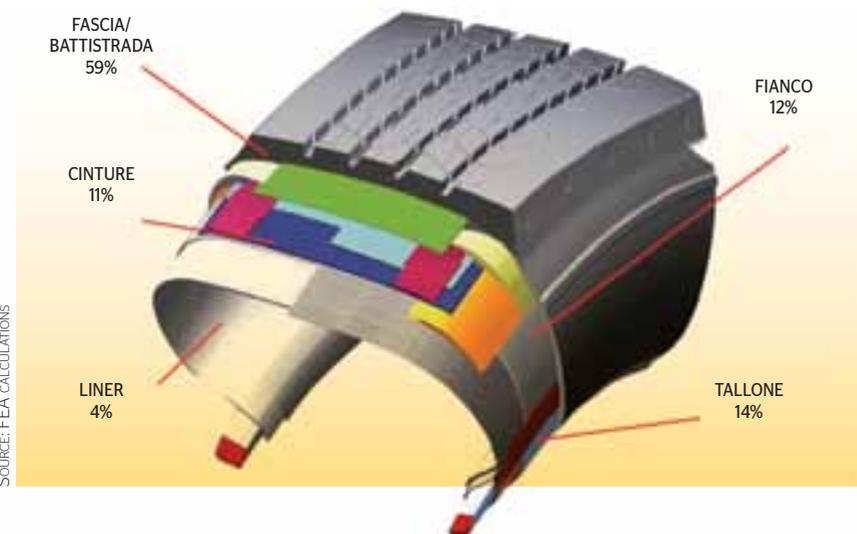
FATTORI CHE GENERANO RR



altre prestazioni irrinunciabili in questo segmento».

«Per gli stessi motivi - continua - anche per gli Pneu Winter abbiamo privilegiato il grip alla scorrevolezza. Va detto però che la struttura dello pneumatico è comune per ogni linea: il nostro punto di forza è la customizzazione, che permette sempre di scegliere il prodotto più adatto all'uso previsto. Al cliente non resta che tenere sotto controllo la corretta pressione. Se non lo fa, oltre ad avere impatti negativi in termini di rolling resistance (e di consumo carburante), può compromettere la durata dello pneumatico e la ricostruibilità. Noi però in questo caso non possiamo intervenire più di un certo livello: infatti il complesso ruota (pneumatico+cerchio+valvola) ha sempre minime perdite di pressione che deve essere ripristinata. Abbiamo comunque distribuito a tutti i nostri dealer tabelle esplicative che riportano la pressione consigliata a seconda del carico applicato al veicolo. È nostro interesse educare il mercato. Gli pneumatici meglio vengono trattati, e più durano. E il cliente soddisfatto è il nostro miglior testimonia!».

CONTRIBUTO DELLE COMPONENTI DELLO PNEUMATICO ALLA RR



SOURCE: FEA CALCULATIONS

VETRINA / ST:01

Una vita non basta

Realizzati con la nuova struttura Zero Gradi (brevetto Pirelli) e rinforzati sui fianchi, questi pneumatici sono progettati per resistere agli impatti laterali e alle lacerazioni. Come i "fratelli" delle altre linee della Serie 01, poi, assicurano molti chilometri in più e un'elevata ricostruibilità. E permettono di poter contare su minori consumi ed emissioni ridotte di CO₂

di Francesco Orsenigo

Quando gli obiettivi da raggiungere sono migliorare l'economia d'esercizio e assicurare il rispetto dell'ambiente, non è il caso di scendere a compromessi: ci vuole lo pneumatico giusto. Che nel caso dei trailer ha un nome ben preciso: Pirelli ST:01. Si tratta di una copertura specifica per rimorchi e semirimorchi, che assicura molti chilometri in più ed elevata ricostruibilità. Tradotto in termini pratici, significa disporre di pneumatici dalla vita più lunga e che, terminato il loro primo ciclo d'esercizio, possono

essere rimessi su strada con poca spesa e come se fossero nuovi. Inoltre, la bassa resistenza al rotolamento assicura consumi ridotti e minore emissione di CO₂. E come tutti gli pneumatici della Serie 01, anche gli ST hanno bassi livelli di rumorosità, per un comfort di marcia ottimale.

Ritroviamo queste caratteristiche anche nelle misure a sezione ribassata, con calettamento 17,5" e 19,5", recentemente introdotte sul mercato e destinate all'equipaggiamento di veicoli per trasporto a lungo raggio, in autostrade o strade di grande comunicazione (su-

perstrade), con condizioni di usura specifica del battistrada molto bassa, e per quelli impiegati sul medio-lungo raggio, con superfici stradali moderatamente abrasive, strade tortuose o di montagna. Qualunque sia l'impiego a cui sono destinati, gli ST:01 elevano gli standard di durabilità grazie ai materiali innovativi con cui sono realizzate le mescole e alla struttura ridisegnata, che garantisce più resistenza al carico e maggiore robustezza. In particolare, la larghezza maggiorata e la profondità degli incavi incrementata contribuiscono ad aumentare la resa chilometrica, mentre i

▼ Sicuri da ogni lato

Grazie a cordicelle di cintura più resistenti all'ossidazione, i nuovi pneumatici riescono a superare indenni anche gli impatti laterali.

La struttura interna è concepita per ridurre la produzione di calore, aumentando integrità e regolarità d'usura dello pneumatico

fianchi rinforzati li mettono in grado di resistere a impatti e sfregamenti laterali. La resistenza alla lacerazione, invece, è assicurata da quattro robusti cordoli. Incavi a zig-zag e profilo ottimizzato massimizzano tenuta laterale e regolarità di usura.

Il battistrada ST:01 è prodotto con tecnologia a doppio strato, che combina due tipi di mescola. Quello più esterno conferisce alla gomma maggiore robustezza, minore resistenza al rotolamento e spazi di frenata ridotti. La struttura

interna, invece, riduce la produzione di calore, aumentando integrità, regolarità d'usura e ricostruibilità. Contribuisce alla riuscita dell'insieme la particolare struttura a zero gradi, che prevede cinture più larghe per una maggiore integrità e regolarità di usura: un listino più spesso tra le cinture portanti aumenta la resistenza alla fatica. Infine, cordicelle di cintura più resistenti all'ossidazione conferiscono una migliore resistenza agli impatti, anche laterali. **T**

Pronti a tutto

ST:01

MISURA	INDICE CARICO/ CODICE VELOCITÀ
205/65 R 17,5 FRT	129/127 J (130/130F)
245/70 R 17,5 FRT	143/141 J (146/146F)
215/75 R 17,5 FRT	135/133 J
235/75 R 17,5 FRT	143/141 J (144/144F)
245/70 R 19,5 FRT	141/140 J
265/70 R 19,5 FRT	143/141 J
285/70 R 19,5 FRT	150/148 J



Più sicurezza ▶

Sul battistrada, i quattro incavi a zig-zag e i cordoli longitudinali sono concepiti per ridurre gli spazi di frenata.

con la particolare tecnologia Bistrato: uno strato esterno che assicura resistenza alle abrasioni, grip ottimale in ogni condizione, riduzione spazi di frenata; e uno interno con proprietà meccaniche ed isteretiche studiate per ridurre generazione di calore, resistenza al rotolamento e integrità strutturale. In più, la nuova composizione delle cinture assicura elevata regolarità d'usura e aumenta la precisione di guida, mentre la completa gommatura delle cordicelle previene l'ossidazione delle corde e ritarda l'invecchiamento della carcassa. Infine, si tratta di pneumatici facilmente riutilizzabili, grazie all'elevata ricostruibilità e a materiali riciclabili privi di oli altamente aromatici dannosi per l'ambiente.

Caratteristiche globali simili a quelle della serie TR:01, pneumatici destinati all'equipaggiamento di assi motori. Ma fra i tratti distintivi di queste coperture,

L'elevata ricostruibilità è un altro punto a favore di queste coperture, realizzate con materiali riciclabili privi di componenti dannosi per l'ambiente

re, c'è anche il disegno direzionale del battistrada (senso di rotolamento predefinito) con sequenza passi ottimizzata per assicurare migliore trattività: una conformazione che ha anche ottime ricadute sul comfort acustico.

In più, grazie agli incavi laterali a geometria e profondità variabili, l'usura del

battistrada è sempre regolare e i sassi che vi restano imprigionati vengono espulsi più facilmente. Ma non è tutto: gli incavi più profondi restano visibili e mantengono la trattività fino a fine vita. E quando arriva il momento di rinnovare il grip, riscolpitura e ricostruzione non sono un problema. Nemmeno per l'ambiente! ▶

**Niente intrusi ▶**

La geometria del fondo a incavi centrali aiuta l'espulsione di sassi dalla scolpitura.

VETRINA / R:01

Nati per durare

Una linea pensata per resistere al tempo e ai chilometri. Ma che contemporaneamente offre garanzie dal punto di vista della sicurezza e del comfort. Con questi pneumatici, aumenta la precisione di guida e si riducono gli spazi di frenata. E dal momento che anche l'orecchio vuole la sua parte, la rumorosità è sotto controllo

di **Francesco Orsenigo**

Durano di più. Ecco, in estrema sintesi, la caratteristica saliente degli pneumatici FR:01 e TR:01, destinati a veicoli impiegati sul medio-lungo raggio con superfici stradali moderatamente abrasive, strade tortuose o di montagna. Vita più lunga, quindi, che significa più chilometri da percorrere, meno manutenzione, spese più contenute: un vantaggio non da poco, specie di questi tempi. Ma non l'unico atout di questa gamma di coperture, che rappresentano l'estensione alle misure con calettamento 19,5" e han-

no in comune con le 22,5" lanciate nel 2009 la struttura Satt™ di ultima generazione. In più, rispetto a queste, sono dotate di cordoli di rinforzo sui fianchi per meglio resistere agli impatti laterali e alle abrasioni. Oltre a migliorare gli standard di durata, i nuovi pneumatici garantiscono anche comfort di guida ottimale, bassa resistenza al rotolamento e sicurezza ai massimi livelli, con spazi di frenata ridotti qualunque sia il loro ambito d'impiego.

Gli FR:01, per esempio, sono coperture All Position caratterizzate da grande silenziosità (i livelli di rumorosità sono

in linea con le direttive europee 2012) ed elevato comfort di marcia. Sul battistrada, i quattro incavi a zig-zag e i robusti cordoli longitudinali sono concepiti per ridurre gli spazi di frenata ed esaltare la sicurezza di guida, mentre il profilo con spalla ribassata (brevetto Pirelli) ottimizza la distribuzione della pressione di contatto al suolo, per una migliore regolarità di usura e una maggior resa chilometrica. In più, la geometria del fondo a incavi centrali è ottimizzata per favorire l'espulsione dei sassi che dovessero rimanere incastrati nella scolpitura. La miscela del battistrada è realizzata

Una vita sulla strada**FR:01**

MISURA	INDICE CARICO/ CODICE VELOCITÀ
245/70 R 19,5	136/134 M
265/70 R 19,5	140/138 M
285/70 R 19,5	146/144 L
305/70 R 19,5	148/145 M

TR:01

MISURA	INDICE CARICO/ CODICE VELOCITÀ
245/70 R 19,5	136/134 M
265/70 R 19,5	140/138 M
285/70 R 19,5	146/144 L
305/70 R 19,5	148/145 M



PRIMO PIANO / REIFEN MESSE

Strategia d'attacco

Nell'attuale congiuntura economica le aziende più vitali, si reinventano e trovano nuove strade. Nel mercato pneumatici è successo proprio così, e la fiera tedesca di settore (appena conclusa) lo ha confermato. Grande interesse per lo stand Pirelli, dove è stato anche possibile sperimentare le applicazioni del rivoluzionario sistema Cyber™Fleet

di **Ettore Pettinaroli**

Anche quest'anno è stata un successo. La XXVII edizione di Reifen, la fiera internazionale dello pneumatico che si è tenuta a Essen (Germania) all'inizio di giugno (www.reifen-messe.de), e sulla quale Pirelli ha scelto di puntare per presentare le proprie novità, non ha lasciato delusi.

Alla manifestazione tedesca erano presenti 653 espositori provenienti da 44 nazioni, mentre i visitatori sono stati 19 mila, con un incremento del 5% rispetto alla precedente edizione. Di questi, cir-

ca un terzo ha concluso accordi commerciali. Non a caso il 93% degli espositori ha dichiarato che sarà presente anche al prossimo appuntamento, in programma nel 2014.

La vitalità dimostrata dal settore, pur nella congiuntura economica tutt'altro che favorevole, è stata sottolineata anche dagli osservatori.

«La fiera di Essen si è distinta per una forte presenza d'immagine di aziende leader ed emergenti, quasi a ribadire la capacità e la volontà di continuare a investire in un mercato che, sebbene in una fase difficile, rimane promettente»,

ha dichiarato per esempio Lucia Tonini di www.pneuNews.it, rivista online sul mondo degli pneumatici. «I temi più dibattuti, ufficialmente e non, sono stati l'etichetta europea (che, tra impegno e scetticismo, comincia a essere utilizzata dai produttori come argomento di vendita e di comunicazione) e i dispositivi di misurazione della pressione dei pneumatici, altra novità che entra in vigore quest'anno», ha aggiunto la Tonini. Che, riferendosi al settore truck, ha concluso: «Prodotti innovativi e servizi a supporto delle flotte sono invece le proposte per il settore dell'autotrasporto, che sempre di più ha bisogno di strumenti di monitoraggio della sicurezza e dei costi di gestione, veri elementi discriminanti nella scelta delle gomme». Il giornalista tedesco Anro Borchess, di **Neue Reifenzeitung**, si è espresso sulla stessa lunghezza d'onda. «Il mercato europeo degli pneumatici autocarro in questo momento soffre, lo dimostrano chiaramente i numeri, e questo è fuori discussione», ha premesso Borchess. Che in ogni caso ha poi aggiunto: «Quello però che si è percepito durante la fiera Reifen, è perlomeno incoraggiante. Invece di rassegnarsi, molti protagonisti del mercato sono infatti passati all'offensiva, presentando nuovi prodotti e, soprattutto, nuovi servizi. In questo modo cercano non solo di assumere una posizione fortemente competitiva, ma anche di collocarsi in un mercato che, nella seconda metà dell'anno in corso, dovrebbe recuperare in modo significativo. Sarà comunque interessante vedere come lo sviluppo economico generale, soprattutto nel Sud Europa, influirà sul mercato degli pneumatici da autotrasporto».

Del resto continuare a sviluppare nuovi prodotti e nuovi servizi - pure in un

«Molti gruppi hanno reagito alla crisi e sono passati all'offensiva: presentando nuovi prodotti e, soprattutto, nuovi servizi»



momento poco favorevole per l'economia - fa parte della strategia Pirelli. Tanto è vero che l'azienda è arrivata a Essen con un ricco carnet di novità, riguardanti tutti i settori in cui opera. Ampio spazio è stato riservato, in primo luogo, alla presentazione dei nuovi pneumatici truck della Serie:01, che beneficiano di tutte le ultime innovazioni tecnologiche messe a punto dalla Ricerca e Sviluppo su struttura, mescola e disegni battistrada. Gli H:01 (315/70 R 22.5 FH:01 per asse sterzante e 315/70 R 22.5 TH:01 per asse motore) sono gli pneumatici studiati per l'impiego in autostrade e superstrade, ovvero per le superfici che determinano una più ridotta usura del battistrada. Gli ST:01 (435/50 R 19.5, 445/45 R 19.5, 245/70 R 17.5) sono invece concepiti per l'equipaggiamento di rimorchi e semirimorchi.

Grande interesse ha suscitato, inoltre, la presentazione in anteprima mondiale dei risultati della prima fase di sperimentazione del Cyber™Fleet, il sistema che attraverso un sensore elettronico è in grado di segnalare in tempo reale al gestore della flotta e all'autista i dati relativi allo pneumatico (pressione, temperatura, chilometraggio...). In particolare, la sperimentazione attualmente in corso ha evidenziato che Cyber™Fleet consente un risparmio di carburante pari a 1.000 euro l'anno per mezzo, e che l'investimento per l'acquisto del sensore viene interamente ripagato dopo appena sei mesi di utilizzo. Senza dimenticare i benefici che questo apporta in termini di sicurezza.

In un'area dello stand Pirelli, a Essen, è stata offerta la possibilità di "provare sul campo" il nuovo sistema: collegandosi con alcuni mezzi dotati di sensore, i visitatori hanno potuto monitorare la pressione e la temperatura degli pneumatici, rilevare le percorrenze dei veicoli (attraverso un software di geo-referenziazione) e quantificare chilometraggi percorsi e performance delle gomme. Come già annunciato in precedenza dall'azienda, il sensore sarà disponibile sul mercato entro la fine del 2012.

Un altro dei temi di attualità che hanno tenuto banco alla Fiera di Essen, è stata l'introduzione di EU label, l'etichetta europea per gli pneumatici, che diventerà obbligatoria a partire dal 1° novembre di quest'anno. Va sottolineato che le coperture Pirelli sviluppate per i mezzi pesanti si sono aggiudicate il massimo dei voti sull'etichetta: Super Single ST:01, per esempio, ha guadagnato "A" in wet grip, mentre FH:01 ha ottenuto "B" in rolling resistance. Nel mese di luglio saranno resi noti i grating di EU label di tutta la gamma truck. **T**





TREND / COMUNICAZIONE

Al volante, connessi con il mondo

C'era una volta il "cb". I camionisti lo usavano per scambiarsi informazioni e per chiacchierare. Oggi, a bordo dei loro mezzi, regnano Facebook e Twitter. E non si contano i blog e i siti rivolti ai truck drivers. Tanto che negli Usa si terrà in ottobre una convention tutta dedicata ai social media di settore

di Guido Sassi

Pionieri della comunicazione. Così possono definirsi i camionisti. In tempi in cui era ancora lontano l'avvento dei telefonini, i conducenti degli automezzi pesanti instauravano già reti di relazioni attraverso le ricetrasmittenti cb, utilizzate per scambiarsi informazioni utili su viabilità e sicurezza, ma anche semplicemente per fare quattro chiacchiere.

Oggi il mondo della comunicazione è completamente cambiato. Ma loro sono sempre un passo avanti. «Mentre una volta i media in versione mobile e-

rano un adattamento di tecnologie fisse, oggi la comunicazione viene pensata direttamente per chi è in movimento - spiega Nicola Bigi, pr & marketing di Tiwi, azienda di produzioni per social media. Un esempio sono le potenzialità di Twitter legate a uno strumento come Siri, il "dettatore" per iPhone. Questa possibilità porta due grandi vantaggi: in primo luogo permette di affrontare più discussioni contemporaneamente, e in seconda istanza di comunicare senza limiti fisici, cioè con tutto il mondo. Ma il rapporto tra camionisti e social media, in particolare, mostra altri aspetti di ri-

lievo: sia per gli strumenti utilizzati, sia per i contenuti condivisi. Uno degli esempi più interessanti è la community di Scania (www.scania.com/scania-newsroom/), dove le persone si scambiano idee e opinioni, ma anche soluzioni di problemi». L'autotrasporto è quindi sempre in prima linea, quando si tratta di esplorare le frontiere della trasmissione di informazioni in movimento.

Negli Stati Uniti, a Kansas City, il prossimo ottobre si terrà la 2a convention annuale dei social media per truck driver (www.truckingsocialmedia.com).



ON LINE

La pagina FB "Il Camionista" (a sinistra) e la home del sito Worldtrucker.com.

Un evento che coinvolgerà migliaia di camionisti e alcuni tra gli esperti più influenti del settore. Tra i relatori anche Toby Bogard, truck driver che non solo ha abbondantemente superato il milione di miglia percorse, ma copre anche la carica di portavoce sia di una azienda tra le più importanti al mondo nel campo dei sistemi gps e radio cb, sia di un altro colosso della comunicazione Bluetooth.

Bogard strizza l'occhio ai suoi colleghi sia con modalità high-tech che più tradizionali. Il suo primo libro (*On the big road: a driver's trip plan for success*, ed. CreateSpace) è un volume scritto da un camionista per i camionisti. E in cui il "truck-writer" - come lui stesso si definisce - tramite la propria esperienza insegna a trovare un modo per guidare in maniera sicura salvaguardando la salute fisica e mentale.

«Essere professionali nel nostro lavoro - scrive Bogard sul suo sito - significa fare scelte salutari, e ci sono varie forme di comunicazione che possono trasmettere questo messaggio. Esistono molti siti e gruppi su Facebook, persino aziende che tramite il web mettono in circolazione un messaggio positivo in questo senso. A noi non resta che partire da questo primo passo e proseguire il cammino».

D'altronde chi meglio di un camionista, che trascorre in media 4,6 giorni alla settimana in viaggio (fonte: worldtrucker.com) può trovare la soluzione per non rimanere isolato dalla società e continuare a comunicare con i propri simili? Con le tecnologie odierne le soluzioni non mancano. Il cb è in forte ribasso, almeno tra gli autisti di casa nostra: anche perchè le frequenze sono sempre più spesso occupate da driver dell'Europa dell'est.

«Noi italiani da una quindicina d'anni usiamo meno la ricetrasmittente durante i trasporti internazionali - spiega Matteo Fumaneri, autista Sel Cargo -. Quando la accendi, senti sempre più spesso conversazioni in polacco, rumeno, russo... Io personalmente non la tengo nemmeno più a bordo. Una volta serviva ad avere informazioni su meteo o viabilità, e a tenersi compagnia. Ma oggi tra navigatori, radio e telefono si riesce a sapere tutto quello che serve».

Oggi a usare la ricetrasmittente sono soprattutto gli autisti dell'Europa dell'est. Gli italiani preferiscono cellulari e tablet

Le notizie arrivano insomma attraverso altri canali, e per socializzare i nostri driver da qualche anno si sono spostati su media più complessi ed evoluti. Secondo uno studio elaborato lo scorso anno dall'Università degli studi di Bergamo, Facebook viene utilizzato da oltre un terzo dei camionisti italiani. E i risultati sono sensibili a livello di presenza attiva sul web. Tanto è vero che la pagina fb "Il camionista" (www.facebook.com/IlCamionistaOnline) conta oltre 20 mila "mi piace".

Altri gruppi analoghi, come "Camionisti per sempre" (www.facebook.com/pages/Camionisti-x-sempre/146247308742649) e "You truck me", (www.facebook.com/./You-Truck-Me/108285322616825) sono

da tempo in costante crescita. Oltre allo sviluppo di Facebook (e naturalmente di Twitter), sono fioriti blog e community in grande quantità. Internet ha dato sfogo alle più svariate declinazioni spontanee della categoria: si va dai blog che segnalano le migliori trattorie per camionisti, a quello del Lady Truck Driver Team (<http://buonastrada.altervista.org/>), che è dedicato alle donne al volante di mezzi pesanti. Ma anche a un livello più istituzionale le aziende hanno costruito le proprie piattaforme, a incominciare dai costruttori di automezzi.

In particolare ci ha creduto Volvo Trucks mettendo on line Worldtrucker.com, un sito molto seguito dove sono gli stessi camionisti ad arricchire il contenitore web con articoli, foto, video, commenti.

La stessa Pirelli, negli ultimi anni, ha promosso più di un'iniziativa per sensibilizzare larghe fasce di utenti sul tema della prevenzione degli incidenti. La più recente è appunto il concorso on line "Dai voce alla sicurezza". Lanciato lo scorso autunno e rivolto agli autotrasportatori. «Oggi per le aziende non è più sufficiente diffondere le proprie informazioni - spiega Niclas Hermansson, digital marketing strategist di Volvo -. Gli strumenti messi a disposizione dalla tecnologia offrono l'opportunità straordinaria di interagire in modo più aperto e diretto con i propri target».

Lo scambio di informazioni, insomma, diventa sempre più bidirezionale, rapido, spontaneo. Oggi viaggia su internet, ma la strada è sempre quella tracciata dai camionisti: i veri apripista della comunicazione in movimento. **T**



TRUCK DIALOGA CON I LETTORI

FAQ

Volete saperne di più sulla manutenzione degli pneumatici e sul loro corretto utilizzo? Scriveteci! I nostri esperti vi risponderanno

Cosa significano i nomi dei prodotti truck Pirelli?

Quando si studia un nuovo pneumatico, si deve tenere conto dell'impiego futuro e quindi dell'ottimizzazione delle prestazioni. Non meno importante è informare correttamente l'utente sulla corretta destinazione del prodotto.

Per questo motivo i costruttori di pneumatici per i prodotti destinati all'impiego professionale hanno creato una codifica del nome commerciale che permetta di identificare subito l'applicazione.

In particolare sui veicoli medi/pesanti esiste una forte differenziazione tra pneumatici per impiego specifico su asse motore, quelli principalmente destinati ad essere impiegati sull'asse sterzante e quelli da rimorchio/semirimorchio. Per questo motivo Pirelli ha deciso che la prima lettera del nome commerciale fosse dedicata a tale identificazione (F = asse sterzante, T = asse trattivo), ad eccezione degli pneumatici per rimorchi/semirimorchi (identificati con ST).

La seconda lettera (ed eventualmente

in futuro la terza per i prodotti marchiati ST) indica il segmento d'impiego (H= impiego a bassa severità; R = impiego a media severità; G = On/Off, ecc.).

Con il forte rinnovamento della gamma attuato negli ultimi anni, sono ormai rare le eccezioni che talvolta sono legate a prodotti limitati a specifici mercati.

Quali sono le caratteristiche di un disegno BTS che influenzano maggiormente l'emissione di rumore?

L'emissione sonora degli pneumatici è una delle caratteristiche che negli ultimi anni ha avuto una grande attenzione, anche per aspetti di carattere legislativo.

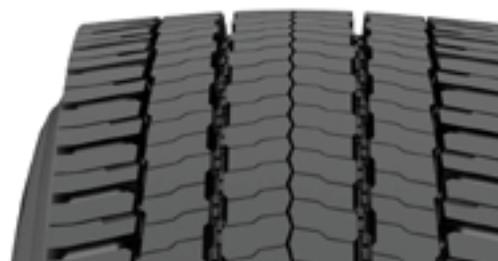
I costruttori di pneumatici hanno pertanto fatto grandi investimenti per la riduzione del rumore attraverso lo studio di questo fenomeno con macchinari sempre più complessi e specifici.

In particolare, il battistrada è il principale responsabile della generazione di rumore durante il rotolamento dello pneumatico. Infatti gli incavi trasversali e longitudinali tendono ad intrappolare l'aria che viene poi espulsa sotto impronta generando rumore (effetto pompaggio). Un ulteriore componente è l'impatto dei tasselli con la superficie stradale e la loro conseguente vibrazione.

Il problema legato a una drastica riduzione del rumore degli pneumatici è quello di garantire tutte le altre prestazioni.

Quali ad esempio grip, resa chilometrica, regolarità d'usura, ecc. Infatti in alcuni casi le azioni per migliorare il comfort acustico sono in conflitto con le prestazioni globali del prodotto.

La scomposizione del rumore e lo studio delle armo-



niche che lo compongono, ha portato a sviluppare disegni battistrada con passi variabili (conseguente dimensione differenziata dei tasselli), e posizionamento "sfalsato" degli incavi trasversali in modo da ridurre le frequenze fastidiose per l'orecchio umano. Anche la riduzione della profondità degli incavi è una tendenza ben consolidata. In particolare per prodotti destinati all'impiego a velocità continuative elevate abbinata a disegni sempre più "pieni" (maggiore rapporto tra il disegno pieno e gli incavi). Lo studio dei disegni battistrada attraverso modelli matematici ha permesso il sapiente impiego di lamelle e nuove geometrie degli incavi, che hanno portato i nuovi prodotti della serie :O1 a raggiungere livelli così bassi d'emissione sonora, da essere già in linea con le future legislazioni. 

Filo diretto con Pirelli Truck

Questa rivista può crescere meglio anche grazie alla partecipazione dei lettori. Volete raccontare alla redazione le vostre esperienze di lavoro e di viaggio? Volete informazioni sui prodotti Pirelli? Volete ricevere la vostra copia digitale?

Scrivete a:
Truck.Magazine@pirelli.com



"MILES AND MEALS": RICETTE FRA PADDOCK E FORNELLI

Pirelli svela i segreti gastronomici del suo Motorhome, nel libro presentato durante il GP di Monaco: *Miles and Meals - Handcrafted by Pirelli*, un ricettario ideato per gettare uno sguardo dietro le quinte del mondo della Formula 1.

Miles and Meals, pensato come *cadeau* per gli ospiti, vuole essere un gioco alla ricerca delle analogie tra gomme e ricette, mescole e ingredienti. L'obiettivo è quello di provare a raccontare il mondo degli pneumatici da un'angolazione diversa, capace di far emergere anche l'anima meno tecnologica delle gomme. L'iniziativa raccoglie le ricette di Fabrizio Tanfani, cuoco di punta del team diretto da Cristian Staurengi, il gestore del Motorhome della casa italiana, e ripercorre, Gp dopo Gp, i piatti migliori cucinati nell'ospitalità Pirelli.

Continua il viaggio della Serie O1

Pirelli procede con la strategia di introduzione graduale della Serie O1 in tutti i paesi. Ora è la volta dei mercati dell'Africa continentale e del Golfo Persico. Lo stabilimento di Izmit, in Turchia, è stato ancora una volta il palcoscenico ideale per illustrare ai principali dealer del Medio Oriente e dell'Africa, le potenzialità della Serie O1.

Gli ospiti hanno visitato la mostra sui 100 anni del Truck, e hanno potuto vedere da vicino le nuove linee di prodotto R:O1, G:O1, ST:O1, e H88, così come la linea "diamante" G88 nella misura 325/95 R 24TT, una dimensione innovativa con maggiore capacità di carico e resa chilometrica, che può essere montata al posto della 1200 R 24, molto popolare nei mercati del Golfo. Questi nuovi sviluppi rappresentano un ulteriore passo avanti nel campo della performance.

L'ecologia si colora di Blue

La linea Cinturato si arricchisce di un nuovo pneumatico, il P7 Blue. Esposto a Essen (5-8 giugno) nella misura 235/45R17 XL, Cinturato P7 Blue sarà disponibile in Europa a partire dal prossimo luglio in 16 misure. Sviluppato per le auto di media cilindrata, come evoluzione del Cinturato P7, si conferma uno pneumatico ecologico. Elevato chilometraggio, spazi di frenata ridotti e bassa resistenza al rotolamento sono le sue caratteristiche principali. Il nome ricorda la mescola Wet della Formula 1, da cui deriva la sua tecnologia. Proprio per la resistenza al rotolamento e la frenata sul bagnato, Cinturato P7 Blue si è aggiudicato il massimo dei voti (AA e AB), nell'ambito della classificazione prevista dall'etichettatura Ue (European Tyre Label), obbligatoria a partire dal 1° novembre 2012 per gli pneumatici di autovettura e veicoli commerciali.

NEWS

Pirelli in pillole

In Messico nuova fabbrica Premium

Pirelli ha inaugurato il suo primo stabilimento in Messico, nella località di Silao. La nuova fabbrica si focalizzerà in particolare sul segmento Premium, con una produzione di pneumatici per auto e SUV, destinati al mercato locale e a tutti i mercati dell'area Nafta, rafforzando così la propria presenza in una delle zone più promettenti per il successo della strategia Pirelli.

Il polo industriale, che si estende su una superficie di 135 mila metri quadrati, è stato realizzato con estrema attenzione alla riduzione dell'impatto ambientale sia in termini di processo, sia in termini di prodotto.



Diamante Nero

Pirelli ha presentato lo scorso marzo ad Alessandria d'Egitto la nuova serie Diamante Nero, una gamma di pneumatici tubeless per pullman e veicoli commerciali per il mercato locale. Due i tipi di coperture: FH95 295/80 R 22,5 per pullman a lunga percorrenza, e AP95 315/80 R 22,5 e 325/95 R 24 per strada mista e utilizzo in cantieri. La principale innovazione riguarda la gamma AP95 325/95 R 24, un tubeless che può essere montato in alternativa alla più popolare 1200 R 24 (tube-type). Con tutti i vantaggi di uno pneumatico senza camera d'aria: più sicurezza e facilità di riparazione, ridotta resistenza al rotolamento, maggiore durata. Anche la capacità di carico è superiore (indice da 160/156 a 162/160). Durante l'evento sono stati promossi due nuovi servizi integrativi di Pirelli per la gestione delle flotte: Pirelli Fleet Check e Pirelli Cyber™ Fleet.



LA CITTÀ DEL TRASPORTO / LE HAVRE

Vale la pena sbarcare in Normandia



Un inedito mix di industriosa tradizione e di creatività architettonica. Tanto che il suo centro è stato il primo complesso urbano moderno a venire iscritto nel Patrimonio dell'Unesco

di **Ettore Pettinaroli**



Veduta della spiaggia.



L'interno della chiesa di S. Giuseppe.

Le Havre

Dalle macerie della seconda guerra mondiale è nata una stella di prima grandezza, che in pochi decenni è addirittura entrata nel firmamento dei siti Patrimonio mondiale dell'umanità dell'Unesco.

Succede a Le Havre, in Normandia, storica città industriale e portuale del nord della Francia. Da qui salpavano flotte di navi dirette verso le colonie (da dove tornavano cariche di merci preziose), da qui in seguito partivano i transatlantici. La ricchezza era di casa, dunque. E con essa i grandi artisti, attratti dall'atmosfera del luogo e dalla borsa dei grandi mecenati. Furono loro a dar vita a quel patrimo-

nio storico monumentale di cui la città andava fiera. Per la sua rinascita, dopo i disastrosi bombardamenti del 1944, Le Havre scelse la strada maestra dell'arte e delle soluzioni originali. La ricostruzione dei 150 ettari del centro fu affidata all'architetto Auguste Perret, il quale applicò i principi del classicismo strutturale unendo l'utilizzo del cemento armato a uno stile classico. Sulla sua scia arrivarono le grandi firme dell'architettura mondiale del Novecento, facendo a gara a chi realizzava l'opera più innovativa, senza mai però dimenticare le esigenze di una città industriale che non voleva rinunciare alla praticità. Il risultato è sotto gli occhi di tutti. Sfacciatamente creativo, certamente unico. Al punto che anche l'Unesco fu quasi costretta a modificare i suoi abituali parametri, e nel luglio del 2005 il nuovo centro di Le Havre fu il primo complesso urbano europeo del XX secolo a essere iscritto nel prestigioso elenco.

Una visita a Le Havre non può esaurirsi nell'arco di una sola giornata e si articola in un originale percorso che unisce i pochi edifici antichi scampati ai bombardamenti alle opere dei maestri

contemporanei. Tra i primi spicca il Priorato di Graville (XI-XIX sec) formato da diversi edifici conventuali e dalla chiesa Saint-Honorine. Oltre alla Cattedrale di

Notre Dame (XVI secolo) dove è custodito l'organo donato dal cardinale Richelieu, al Museo di Storia Naturale nel palazzo pretorio del XVIII secolo, al quartiere St. François ricco di edifici storici, e ai Docks Vauban, costruiti a metà '800 sul modello dei docks di Londra.

Tra i gioielli della "nuova" Le Havre, invece, un posto in prima fila spetta alla chiesa di Saint-Joseph progettata dal Perret. Da visitare anche il Volcan, lo spazio culturale realizzato da Oscar Niemeyer, e il Museo Malraux, che ospita la più importante collezione francese di arte impressionista dopo quella del Museo d'Orsay di Parigi. Una scelta non casuale. Non sono pochi gli storici dell'arte secondo cui l'"Impression soleil levant", dipinto in città da Claude Monet nel 1873, fu il



Lo spazio culturale Volcan.

primo quadro dell'Impressionismo. Il Tour degli impressionisti organizzato dall'ufficio del turismo porta nei luoghi dove gli artisti dell'epoca realizzarono le loro opere. Per rilassarsi alla fine della visita, ci si dirige fino alla spiaggia

di Le Havre, a poche centinaia di metri dal centro: due chilometri di litorale in buona parte attrezzati con stabilimenti balneari e strutture sportive, tra cui il più vasto skate park d'Europa. L'acqua è fredda ma pulita, come certificato dalla Bandiera blu che sventola ormai dal 1998 sul lungomare.



Un suggestivo scorcio della città

I NUOVI PNEUMATICI PIRELLI TRUCK SERIE 01 SONO I MIGLIORI PARTNER PER IL TUO LAVORO. COSTRUITI PER DARTI IL MASSIMO DELLA QUALITÀ, OFFRONO A TUTTI I CAMIONISTI L'OPPORTUNITÀ DI GUIDARE SICURI E DI CONCENTRARSI SUL LORO LAVORO. INOLTRE, GRAZIE ALL'ALTO LIVELLO DI SERVIZI OFFERTI DA PIRELLI, LA TRANQUILLITÀ DIVENTA TOTALE. NUOVA SERIE 01. LA STABILITÀ CHE HAI SEMPRE CERCATO PER IL TUO BUSINESS.

PIRELLI.COM



IL PARTNER AFFIDABILE PER UN LAVORO DELICATO COME IL TUO.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



Dormire• **Les Gens De Mer**

Moderno e confortevole, nel cuore di Le Havre, di fronte al mercato centrale coperto e vicino al Bassin de Commerce. 44, rue Voltaire
Tariffa: doppia da 62 euro
www.lesgensdemer.fr

• **Le Richelieu**

Piccolo hotel d'atmosfera situato tra il municipio e la cattedrale e ad appena 10 minuti a piedi dalla spiaggia. TV satellitare e connessione Wi-Fi gratuita. 132, rue de Paris
Tariffa: doppia da 54 euro
www.hotellerichelieu.fr

• **Comfort Hotel d'Angleterre**

In posizione strategica, a 100 metri dal mare e vicino al museo Malraux. Finestre insonorizzate, TV a schermo piatto con canali satellitari. Il parcheggio di fronte all'hotel è gratuito durante la notte, la domenica e durante i giorni festivi. 1, rue Louis Philippe
Tariffa: doppia da 48 euro
www.comfortinn.com/hotel-le-havre-france-FR423

A tavola• **Le Wilson**

Cucina tradizionale della Normandia a buon prezzo. Specialità della casa è la diandouille, una croccante salsiccia di trippa. 98 rue du Prés. Wilson
Telefono 0235.411828
Menu: da 20 euro

• **La Petite Auberge**

La sala piccolissima obbliga alla prenotazione. Ma ne vale la pena, quantomeno per assaggiare la Tartare de canard (anatra) e i numerosi dolci a base di ananas. 32 rue Ste-Adresse
Menu: da 22 euro
www.lapetiteauberge-lehavre.fr

• **Au P'tit Mareyeur**

Menu prevalentemente di mare in un locale tranquillo nella località di Honfleur. Da non perdere la bouillabasse. 4 rue Haute, Honfleur
Menu: da 25 euro
www.aupitmareyeur.fr

Shopping• **Centre Commercial Docks Vauban**

Aperto nel 2008 negli antichi docks, merita la visita anche solo per l'atmosfera e le soluzioni architettoniche. Cinquanta negozi con insegne internazionali e locali, dalla moda all'articolo sportivo. 70, quai Frissard
www.docksvauban.com

• **Photo Trehet Marine**

Decorazioni e complementi d'arredo in tema marinaro con belle repliche di oggetti e strumenti utilizzati a bordo. Anche collezioni di foto d'epoca. 65, rue de Paris
www.photomarine.fr

• **Conserverie la belle-iloise**

Tonno, sardine, sgombri sotto sale, sottolio o preparati secondo le tradizioni della città, provenienti dai pescherecci che attraccano alla banchina di fronte. Boulevard Georges Clémenceau, Anse des régates
www.labelleiloise.fr

La ricetta | Sogliole alla normanna**Ingredienti per 4 persone**

- 4 sogliole piccole
- 1/2 bicchiere vino bianco secco
- 25 gr burro
- sale e pepe bianco q.b.

Ingredienti per la salsa

- 40 gr burro
- 30 gr farina
- 1/4 L. panna (circa 30 gr)
- 1 barattolino gamberetti
- 250 gr cozze

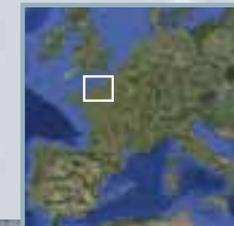
**Esecuzione**

- Pulite le sogliole
- Scaldate poi il burro in una padella e disponete le sogliole, condite con sale e pepe

- Rosolatele leggermente da entrambe le parti. Quindi aggiungete vino bianco e lasciate cuocere per una ventina di minuti, evitando che i filetti si ammorbiscano troppo
- Disponete i filetti su un piatto caldo

Per la salsa

- Fate imbiondire la farina in burro caldo, stemperando con il sugo di cottura del pesce, e cuocete poi a fiamma viva per qualche minuto
- Aggiungete alla salsa sale, pepe e panna
- Scolate gamberetti e cozze, passateli nella salsa calda e versate sui filetti. Servite con patate bollite

FRANCIA > NORMANDIA > **LE HAVRE****PORTO MARITTIMO**

Il porto si visita anche a bordo di una motovedetta. Il tour dura 90 minuti tel. 0235.289953

Le Havre è il primo porto francese per il commercio estero e il traffico di container. In motovedetta si visita da aprile a novembre. Altrimenti vengono organizzati tutto l'anno tour in pullman. Chi utilizza la propria auto, può richiedere un Cd audioguidato.

**UFFICIO DEL TURISMO**

**186, boulevard Clemenceau
Tel. 0033- 2 32740404
www.le-havre-turismo.it**

Con 193 mila abitanti, Le Havre è la prima città della Normandia. Ogni epoca storica ha lasciato importanti tracce nel tessuto urbano. Tanto che - nonostante sia considerata una città a carattere spiccatamente industriale - è stata inserita nella lista del patrimonio mondiale dell'Unesco.

**DA NON PERDERE****L'IPERTECNOLOGICA CENTRALE TERMICA EDF
Il tour guidato dura due ore. Info: www.edf.fr**

L'impianto EDF è situato proprio nel cuore della città di Le Havre. La sua produzione annuale di elettricità rappresenta l'1% del totale francese. Vi lavorano notte e giorno 337 persone, e la struttura è concepita in modo da garantire non solo gli standard di sicurezza, ma anche la salvaguardia ambientale: l'elettricità viene infatti ottenuta da aria e acqua. Per sviluppare e migliorare queste tecniche di approvvigionamento energetico "verdi", sono stati investiti circa 200 milioni di euro.

Visitare la centrale è un'esperienza decisamente interessante. Dal momento che ci sono regole di sicurezza molto rigide, è necessario prenotare il tour almeno 48 ore prima. E ogni visitatore può accedere solo se munito di documento di identità.

I bambini possono entrare nella centrale a partire dagli 8 anni; e tutti i minorenni devono essere accompagnati da un adulto. Se volete programmare una visita, cercate comunque di evitare il mercoledì: dalle 10.30 alle 14.30, si svolgono infatti i tour per le scolaresche.

PARCO FORESTALE DI MONTGEON**Con i suoi 200 ettari, è la più vasta delle 95 aree verdi cittadine**

Ubicato in centro città, ospita la cosiddetta "Casa della foresta" e una serra tropicale. Oltre a specchi d'acqua, campi sportivi, area camping.



WHEN TEMPERATURE FALLS DOWN
UNDER 7 DEGREES, STOP OFF
AT WINTER SPECIALISTS AND
PUT PIRELLI WINTER™ TYRES UP.
ONLY THIS WAY YOU CAN BE SURE TO HAVE
EVEN ON WET, ICE AND SNOW CONDITIONS,
THE PERFORMANCES AND CONTROL WHICH
ARE SINCE EVER THE TRADEMARK OF PIRELLI,
FORMULA ONE™ OFFICIAL TYRE SUPPLIER.
BECAUSE EVEN OUTSIDE THE RACETRACK,
THE ONLY STRATEGY THAT REWARDS
IS THE SAFETY ONE.

PIRELLI.COM

THE OFFICIAL WINTER TYRES.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing B.V., a Formula One group company. All rights reserved.