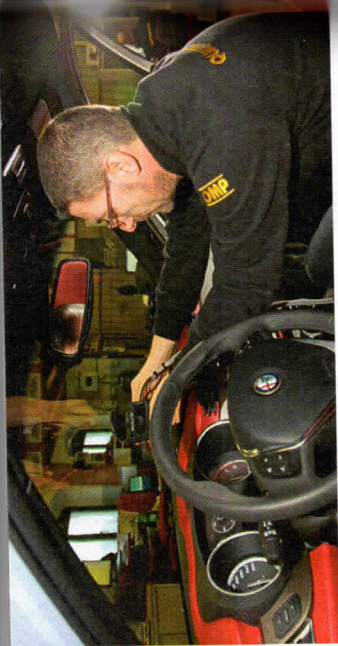


FRENATA

VINCE IL PIÙ

LARGO



La Giulietta frena bene. L'impianto a quattro dischi di cui dispone è potente ed equilibrato e riesce a sfruttare al meglio il grip dei pneumatici. Sicché, passando dai 16 ai 17 e, infine, ai 18 pollici – omologati dalla Casa e sviluppati dai tecnici Pirelli in accordo con quelli dell'Alfa –, le differenze

tra gli spazi d'arresto non sono poi così rilevanti. Nello stop da 100 km/h si guadagna un metro, che diventano tre se si frena da 160. Tre metri che superano, in ogni caso, la lunghezza di una Smart (significa fermarsi in tempo o tamponarla alla velocità di 25 km/h). Nella frenata con due ruote sul pavé, invece, i risultati migliori li abbiamo ottenuti con la copertura intermedia, quella da 17 pollici. Con due ruote sul ghiaccio – simulato in pista con una striscia di marmo levigato e bagnato – e due sull'asfalto, è stata la gomma da 18 pollici a primeggiare. Qui si guadagnano quasi sette metri rispetto alla misura base, due nei confronti dei 17 pollici.

FRENATA	205/55R16	225/45R17	225/40R18
Spazio d'arresto (decelerazione)			
Velocità in km/h			
100 a minimo carico	42,2 (0,94)	41,1 (0,96)	41,2 (0,95)
160 a minimo carico	104,0 (0,97)	101,3 (0,99)	101,0 (1,00)
100 su asfalto asciutto + pavé	49,6 (0,79)	47,4 (0,83)	48,8 (0,81)
100 su asfalto bagnato + ghiaccio	105,6 (0,37)	101,2 (0,39)	99,1 (0,40)

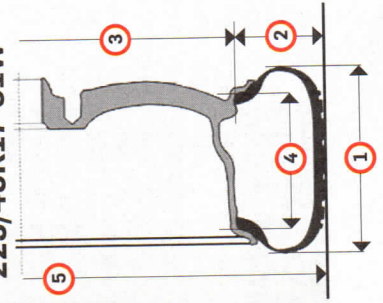
La tecnica

CI VUOLE SPINTA (E PURE RIGIDEZZA)

Dimensioni, proporzioni, profilo, disegno, mescola del battistrada, tipo di struttura: sono tutti fattori che influenzano profondamente le prestazioni di un pneumatico. Fondamentali, per la dinamica di guida, sono la spinta e la rigidezza di deriva. La prima è la forza trasversale cui la copertura dà vita quando si forma un angolo, detto appunto di deriva, tra l'impronta a terra del battistrada e l'asse longitudinale della ruota. La spinta di deriva, che dipende dal carico gravante sul pneumatico, si genera in curva sia sulle gomme anteriori sia su quelle posteriori e consente di dirigere la vettura ed equilibrare la forza centrifuga. La rigidezza di deriva, invece, è l'andamento della spinta laterale al variare del carico verticale, tenendo l'angolo di deriva fisso a un grado. Le coperture più sportive "spingono" di più a pari angolo di deriva: di conseguenza, richiedono una minore rotazione del volante



per percorrere una curva a pari velocità, e la risposta ai comandi dello sterzo diventa più pronta rispetto a un pneumatico meno performante. I grafici qui sopra rappresentano la spinta di deriva e la rigidezza di deriva delle gomme in prova: si nota come le PZero da 18 pollici abbiano prestazioni sensibilmente maggiori delle altre due, come rilevato anche dai nostri collaudatori nei test di guida.



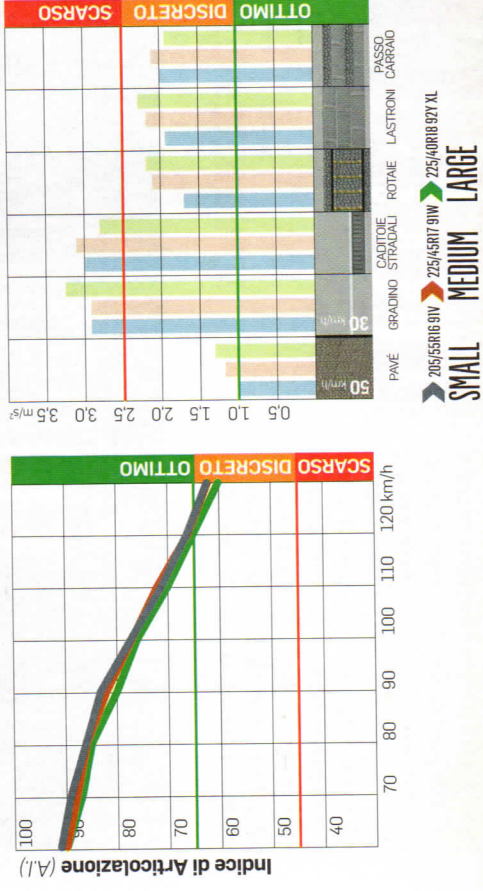
- Fra codici e misure**
- Nella misura dei pneumatici, (1) è la larghezza della sezione, in mm. Il rapporto d'aspetto (6) è il risultato, in percentuale, della divisione tra altezza (2) e larghezza (1) della sezione. (3) è il diametro di calettamento, in pollici, mentre l'indice di carico (7) esprime (tramite una tabella) la portata (in questo caso 615 kg) e il codice di velocità (8) rappresenta la velocità massima che la gomma può sopportare (nell'esempio, 270 km/h).
- 1 Larghezza della sezione
 - 2 Altezza della sezione
 - 3 Diametro di calettamento
 - 4 Larghezza del cerchio
 - 5 Diametro esterno
 - 6 Rapporto d'aspetto
 - 7 Indice di carico
 - 8 Codice di velocità

CONFORT

16 POLLICI DI

MORBIDEZZA

Inutile girarci attorno. Grazie al fianco più alto, le gomme più piccole filtrano con maggior efficacia le irregolarità della strada. Gioca a loro favore anche la classe di velocità più bassa, V per i 16 pollici contro W e Y per le altre due misure, che comporta una costruzione della carcassa più morbida e meno esasperata. Morale: la gommatura base assorbe meglio di quella da 17 che, a sua volta, risulta un poco più efficace dei pneumatici da 18 pollici (vedere il diagramma a sinistra). Che fanno peggio anche in termini di rumorosità. In questo caso conta soprattutto il disegno del battistrada: i due P7, pur con misure differenti, producono praticamente lo stesso rumore, mentre con i PZero da 18 pollici il disturbo rilevato dagli strumenti è maggiore.



GLOSSARIO

Diametro di calettamento

È il diametro in pollici (un pollice equivale a 25,4 mm) del cerchio su cui va montato il pneumatico.

Angolo di deriva

Angolo formato in curva dall'asse longitudinale dell'impronta a terra del battistrada e quello della ruota. A parità di altre condizioni, un pneumatico più performante ha minore deriva (si deforma meno) e, quindi, sterzo più pronto.

Rapporto d'aspetto

Detto anche "serie tecnica", è il rapporto (in percentuale) tra l'altezza e la larghezza della sezione del pneumatico e ne rappresenta le proporzioni. Per esempio, tra le gomme provate, le 225/40R18 hanno pari larghezza delle 225/45R17, ma le prime hanno fianchi più bassi.

Diametro esterno

È l'ingombro massimo del pneumatico, e non può variare molto tra le diverse misure: il Codice della strada ammette una tolleranza del 5% sulla circonferenza di rotolamento, che dipende dal diametro esterno.

