COMUNICATO STAMPA

PIRELLI PRESENTA LA GOMMA PER L'AUTO PIU' COSTOSA DEL MONDO

ALLA MILANO-SANREMO, ESPOSTA LA NUOVA PIRELLI STELVIO CORSA, SVILUPPATA SU MISURA PER LA FERRARI 250 GTO DEL 1962: ASPETTO CLASSICO, TECNOLOGIA MODERNA

Milano, 22 marzo – Classica fuori, moderna dentro. Come tutta la gamma di pneumatici Pirelli Collezione per le auto storiche di maggior pregio, anche lo Stelvio Corsa progettato specificatamente per la Ferrari 250 GTO mantiene l'aspetto dell'epoca ma propone tecnologie odierne. Si è scelto di recuperare questo storico marchio della P lunga esclusivamente per questa gomma, in accordo con Ferrari. E, in occasione della Milano-Sanremo, rievocazione storica di cui Pirelli è partner, viene esposto al pubblico questo pneumatico creato per la GTO del 1962, l'auto che ha polverizzato ogni precedente record: nel 2014, ne è stato battuto un esemplare all'asta per oltre 38 milioni di dollari. Nell'area Paddock Club dell'Autodromo di Monza, da cui partirà la Milano-Sanremo, Pirelli espone diversi modelli della gamma Collezione: oltre allo Stelvio per la 250 GTO, ci saranno il Cinturato CN72 per Maserati ed i P7 e CN36 per Porsche.

Stelvio è l'ultimo pneumatico nato nella famiglia Pirelli Collezione che offre una gamma adatta a calzare le vetture più affascinanti, costruite fra il 1950 ed il 1980, preservandone l'originalità. Il disegno del battistrada e il fianco sono stati mantenuti del tutto simili a quelli delle coperture dell'epoca ma il fascino *vintage* nasconde una tecnologia moderna. Usando le più aggiornate e avanzate mescole, infatti, i pneumatici Collezione Pirelli offrono un maggiore grip e una migliorata aderenza su fondi bagnati, garantendo affidabilità e alti livelli di sicurezza senza perdere lo stile originale. Durante il processo di sviluppo del pneumatico, gli ingegneri Pirelli hanno usato gli stessi parametri che i designer del veicolo hanno impiegato all'epoca della progettazione per assecondare le regolazioni delle sospensioni e della meccanica originale dell'auto. Il risultato è una miscela fra prestazioni, stile e autenticità. Per disegnarli ci si è affidati alle immagini messe a disposizione dalla Fondazione Pirelli e per realizzarli si utilizzano tecniche simili a quelle specifiche per le gomme da motorsport.

Stelvio Corsa

Alla guida c'era Alberto Ascari, l'auto era una Ferrari 500, i pneumatici Pirelli Stelvio: nel 1952 e nel 1953, il pilota milanese si aggiudicò due titoli mondiali consecutivi in quello che era il neonato Campionato mondiale di F1, portando sul tetto del mondo il binomio Ferrari-Pirelli. Nell'anno

successivo, Maurice Trintignan e Froilàn Gonzales al volante della Ferrari 375 Plus conquistarono, invece, la 24 Ore di Le Mans; altra vittoria per gli Stelvio Corsa.

In quegli anni, Pirelli celebrò con i suoi pneumatici diversi passi alpini: dopo la Seconda Guerra Mondiale nacquero anche Rolle e Sempione ma lo Stelvio nella sua versione Corsa ha rappresentato il prodotto più sportivo fino alla metà degli anni Sessanta. Di conseguenza, riprendere le caratteristiche di questa gomma è stata la scelta naturale, quando la P lunga ha voluto creare un prodotto specifico per la Ferrari 250 GTO, l'auto più costosa del mondo. Gli ingegneri della Bicocca hanno lavorato sui disegni originali dell'epoca messi a disposizione dalla Fondazione Pirelli, così da realizzare un pneumatico capace di garantire l'aspetto originale delle vetture che può gommare. Ma è stata garantita anche l'attenzione verso l'ambiente, con una mescola priva di oli aromatici, così come le prestazioni, con una struttura interna derivata dall'esperienza di Pirelli nel motorsport. Le misure per la 250 GTO sono 215/70 R15 98W all'anteriore e 225/70 R15 100W al posteriore. Nessun'altra misura è disponibile, nessun'altra auto può montare il Pirelli Stelvio Corsa. Solo la Ferrari 250 GTO.

Cinturato CF67/CA67

A metà degli anni '50 è stata introdotta nei pneumatici la struttura a tele di carcarssa radiali e cinture incrociate. La funzione stabilizzante della cintura preveniva la deformazione del pneumatico in ogni condizione d'uso. L'aderenza è stata ampiamente aumentata e il miglior rotolamento ha permesso una riduzione del livello di usura di più della metà rispetto al pneumatico a tele incrociate.

Inoltre, l'uso della cintura, favorito dal design dei nuovi profili e dal disegno del battistrada, fornisce una migliorata aderenza. Brevettato nel 1951 e regolarmente lanciato nel mercato a metà degli anni '50, il Cinturato Pirelli ha mantenuto il classico disegno "367" che lo ha reso famoso in tutto il mondo per oltre un decennio: nel 1966 questo disegno del battistrada è stato codificato con l'acronimo CF67/CA67.

Questo nome deriva dalle 67 licenze di lavorazione rilasciate da Pirelli ai più importanti produttori di pneumatici nei 25 paesi. CA67 è stato il primo pneumatico radiale tessile il cui codice di velocità era SR, fino a 180 kmh. Il suo battistrada è stato costruito con elementi scanalati separati da quattro incavi longitudinali grecati, con taglio netto e ampia scanalatura. La mescola del battistrada era molto resistente alle alte temperature e agli strappi.

Alla metà degli anni '60, Pirelli Cinturato era il pneumatico di riferimento per gran parte dell'industria automobilistica nel mondo.

Cinturato CN72-CN73

La crescente segmentazione del mercato del settore automobilistico nella metà degli anni '60 conduce all'introduzione dei pneumatici con codice velocità HR (fino a 210 km/h). Vengono create le nuove versioni del Cinturato H e HS (High Speed), caratterizzate dal nuovo disegno del battistrada CN72 che permette una guida silenziosa e confortevole. Introdotto nel 1966, il CN72 equipaggiava l'intera gamma Ferrari (250 GT, 400 Superamerica, 275 GTB) tanto quanto la Maserati 4000 e 5000. L'anno successivo è stato adottato anche dai modelli Lamborghini (350 GT, 400 GT, Miura).

Nel 1969 è stata realizzata la prima misura a basso profilo GR70 VR 15 (225/70 VR 15), scelta da Ferrari per la 365 GT e GTB, da Lamborghini per la Miura e Jarama e in particolare da Maserati per le Ghibli, Quattroporte, Mistral e Mexico. Il battistrada CN72 si è evoluto nel CN73.

Alla fine degli anni ’60, dopo molti anni di studi e sperimentazioni, è cominciata una nuova era tecnologica: l’uso della cintura in acciaio sui pneumatici ad alte performance della serie HR e VR (per velocità fino a 210 km/h e oltre).

Cinturato CN36

Nel 1968 è nato il Cinturato CN36, creato appositamente per la Fiat Dino nella misura 185 HR 14. Progettato per incontrare le prestazioni delle auto “High Performance” e Gran Turismo, è stato il primo pneumatico radiale in acciaio prodotto in serie. Ha anche segnato il rientro di Pirelli nelle competizioni di Rally registrando innumerevoli vittorie. Il disegno è stato definito come “morbido a basse velocità e preciso ad alte velocità”, con elementi longitudinali e diagonali che permettono l’assorbimento degli ostacoli e soprattutto mantengono l’effetto aquaplaning sotto controllo. Si trattava di un pneumatico HR con notevoli caratteristiche tecniche, le quali dopo pochi anni hanno ampliato la gamma di misure sia della Serie 70, destinata ad equipaggiare i modelli BMW, sia delle misure 13 pollici con le quali Fiat 124 Sport è stata equipaggiata nel 1971. Grazie alla combinazione 124 Sport/CN36 Pirelli comincia la sua lunga storia al vertice del Rally Internazionale.

Cinturato CN12

Mentre il Cinturato CN72 ricopriva le misure standard di alto profilo, con una gamma che all’inizio degli anni ’70 andava da 175 HR 13 a 235 VR 15, la disponibilità delle misure a basso profilo è aumentata con la commercializzazione delle misure Serie 60 (245/60 VR 14, 255/60 VR 15) così come le nuove misure della Serie 70 (205/70 VR 14, 215/70 VR 15). Per queste nuove misure, è stato realizzato il disegno del battistrada CN12. Equipaggiava modelli come la Lamborghini Miura P400, Jarama, Urraco, e la Maserati Bora.

Cinturato P7

Nonostante sia stato ufficialmente lanciato nel mercato nel gennaio 1976 nella versione da strada, il Pirelli P7 è stato sperimentato nelle gare Campionato Mondiale del Rally a partire dal 1974 con la Lancia Stratos. Chiamato Supersport, il nuovo pneumatico radiale porta importanti innovazioni nel mondo dei pneumatici da corsa, come la bassissima geometria del profilo Serie 50.

Così il processo di sviluppo dei pneumatici a basso profilo che Pirelli ha cominciato con il Cinturato CN72, CN12 e CN36 tra la fine degli anni ’60 e gli inizi degli anni ’70 è stato portato avanti con il P7. Allo stesso modo per cui la versione da competizione porta alla creazione della Serie 50 disponibile per modelli di auto standard, il P7 usato nelle corse ha velocemente introdotto la misura del profilo ultra-basso, fino alla Serie 30. Il P7 stradale è stato adottato per la prima volta dalla Porsche 911 Carrera Turbo, seguita nel 1976 dalle Lamborghini Urraco e Countach e dalla De Tomaso Pantera. Nella misura 195/50 VR 15, il Pirelli P7 è stato anche omologato per la versione stradale della Fiat 131 Rally.

Cinturato P5

Jaguar: un produttore d'auto che "crea" una nuova serie di pneumatici. Nel 1976 Jaguar ha chiesto a Pirelli di sviluppare specificatamente il P5. L'eccellenza tecnologica delle auto di lusso, il comfort e la guida silenziosa, la qualità più elevata: queste sono le caratteristiche che Pirelli P5 assicura esclusivamente alle berline inglesi.

Nel 1979, Pirelli P5 è stato ufficialmente omologato nella misura 205/70 VR 15 su tutti i modelli Jaguar dal XJ6 al XJ12 fino al XJS. Avrebbero presto seguito la Lancia Gamma berlina e coupé e l'Alfa Romeo Alfetta 2.0 berlina e GTV. Insieme al "racing" P7 e allo "sporting" P6, a partire dagli anni '70 il P5 ha completato la famiglia di pneumatici Pirelli a profilo ultra-basso "Serie Larga".

**

Pirelli Press Office
Tel. +39 02 6442 4270 –
pressoffice@pirelli.com – www.pirelli.com