

Dobrodružná cesta pneumatiky Pirelli



Než spatří pneumatika Pirelli světlo světa, prožije si hodně bouřlivé prenatální období. Ujde dlouhou cestu přes matematické rovnice, vývojová střediska a testovací okruhy do stádia vlastní výroby, o které se před lety nesnilo ani spisovatelům sci-fi.

Trocha teorie na začátek

O značce Pirelli rozhodně nemůžeme říct, že by byla uzavřená do sebe. Jelikož vždy platila za průkopníka ve svém oboru, nikoho nepřekvapí úzká spolupráce s katedrami renomovaných univerzit a výzkumnými pracovišti. S nimi se podílí na vývoji nových technologií, materiálů a matematických modelů, díky nimž lze předvídat nejrůznější interakce mezi pneumatikou a povrchem. Spolupráce se ale neomezuje pouze na teoretickou rovinu. U Pirelli se nezapomíná ani na bezpečnost a právě jí se týká sdílení zkušeností s konkurenty, dodavateli a třeba i spedičními společnostmi. Za neuvěřitelný zlepšením komfortu a tradičně nadprůměrným výkonem pneumatik Pirelli

li stojí zase plodná kooperace s předními automobilkami.

Laboratoř pod širým nebem

Testovací centrum Vizzola si navrhli a postavili sami inženýři Pirelli. Na 85 000 m² plochy se rozkládá závodní okruh s dlouhými rovinkami i ostře řezanými šikanami. Neslouží ale pouze vývojářům Pirelli, v průběhu roku ho k testování svých modelů využívají i výrobci předních automobilových značek. Plná třetina okruhu může být uměle zavlážována, aby simulovala podmínky v rozsahu od mrholení po monzunový liják. Vše, co se na okruhu děje, kontroluje elektronické nervové cent-

[pokračování na další stránce >>>](#)



Dražba Kalendáře Pirelli 2007 vynesla 501 000 Kč

Historicky nejvyšší částku pro charitu přinesla pravidelná dražba Kalendáře Pirelli na zpravodajského serveru iDnes. Majitelem prestižního kalendáře, který je tištěn v limitované sérii 30 000 ks a není volně v prodeji, se stala Gabriela Koksová. Výtěžek aukce poputuje Masarykovu onkologickému ústavu v Brně. „V první řadě bych chtěl pogratulovat novému majiteli. Jsem rád, že jsme mohli prostřednictvím dražby našeho kalendáře finančně přispět specializovanému onkologickému pracovišti,“ uvedl marketingový manažer společnosti Pirelli Zdeněk Vacl.

Uma Thurmanová jede o život

Po fantastickém úspěchu prvního filmu The Call, který za necelý rok na adrese www.pirellifilm.com shlédlo přes 5 milionů diváků, se mohou filmoví fanoušci těšit na další bonbónek. Hlavní hrdinku filmu Mission Zero si zahrraje Uma Thurmanová a pojedou doslova o život. Nevinná projízdka ulicemi Los Angeles se totiž změní v útěk před útoky záhadných násilníků. Díky silnému vozu Lamborghini Gallardo, který má dokonale pod kontrolou, se jí to daří a začne si nečekaně nebezpečí užívat. V Mission Zero totiž účinkují v hlavní roli také nové pneumatiky P Zero. Více se o filmu dozvíte na www.pirellifilm.com.



>>> pokračování ze str. 1
rum Vizzoly, 25 metrů vysoká řídicí věž. Pneumatiky se testují na rovinách i v zatáčkách, jak na suché, tak na mokré vozovce, na drsném i superhladkém povrchu. Jejich chování sledují a do řídicí věže přenášejí senzory, palubní počítače i telemetrická zařízení. Elektronická zařízení věže zpracovává všechny vstupy a technik po jejich vyhodnocení může uzpůsobovat další postup a měnit testovací podmínky.

Výroba pro nové tisíciletí

Na počátku nového tisíciletí představilo Pirelli plně robotický výrobní systém MIRSTM. Jeho filosofie spočívá v tom, že údaje o typu a rozměru pneumatiky jsou na začátku výroby vloženy do počítače a dál se už na ní lidská ruka nepodílí. Každou etapu výroby, která trvá pouhé tři minuty, řídí jedinečný software. Ten definuje finální produkt, ale současně navrhuje formu, konstrukci bubny, výběr materiálů, definuje dráhové vodiče pro roboty apod. V podstatě to znamená, že stroje se dokáží flexibilně přizpůsobit potřebám finálního produktu. Guma se vlastně při výrobě vůbec nepohybuje, naopak stroje se pohybují kolem ní. Navíc jsou tak oproti tradiční výrobě vyloučeny jakékoli negativní vnější vlivy a kvalita takto vyrobené pneumatiky překračuje konkurentku stvořenou klasickou technologií. Součástí MIRSUTM je unikátní proces vzniku výrobní směsi CCS, který umožňuje zkombinovat až 40 různých typů směsí podle typu vyráběné pneumatiky. Tradiční 24hodinový proces míšení se zredukoval na necelých pět a umožňuje totální kontrolu nad kvalitou všech surovin a správným průběhem chemických reakcí.



Nové P Zero™ Legenda v novém kabátu

Milujete dynamickou sportovní jízdu, ale přitom neradi bezdůvodně riskujete? Chcete si vychutnat maximální výkon vašeho vozu, a zároveň nerezignovat na pocit pohodlí? Ne-nacházíte se v neřešitelné situaci. Vašemu vozu by slušely nové pneumatiky P Zero™.



Je to už dlouhých dvacet let, co patří pneumatiky P Zero™ k nejprogresivnějším, nejlépe se chovajícím a nejvíce žádaným výrobkům v segmentu nízkoprofilových pneumatik. Tedy pneumatik vytvořených pro razantní jízdu bez jakýchkoli kompromisů. Vývoj v automobilovém průmyslu se žene mílovými kroky vpřed a značka Pirelli vždy přicházela s inovačními řešeními. Pro rok 2007 si přichystala nový koncept legendárních pneumatik P Zero™, který padne všem vozům stvořeným pro sportovní jízdu jako ulitý.

Proč zvolit nové P Zero™ Je příjemné mít sílu vašeho vozu pod kontrolou.

Nové P Zero™ se díky svému složení, které nejvíce známkou únavy ani při největších rychlostech, doslova zakousne do asfaltu. Díky speciální Hybrid Cord technologii si užijete vysoký výkon při zachování absolutní bezpečnosti.

Vychutnáte si sportovní jízdu a zároveň nevěšdní pocit pohodlí.

Za tímhle tvrzením nehidejte kouzla, ale spíše účinek termoplastické stability použité směsi běhounu. Tato dokonalá rovnováha zvládá extrémní síly při jakýchkoli podmínkách.

Prožijete bezprostřední radost z jízdy.

Speciální složení běhounu zaručí i za studena extrémní výkon, který většinou pneumatiky podávají teprve po jejich důkladném zahřátí.

Uděláte maximum pro své bezpečí.

Díky patentované technologii DACo se snadno vyrovnáte se zhoršenými brzdícími podmínkami i při nejvyšších rychlostech, dosažitelných na silnici nebo okruzích. Technologie DACo přináší řešení zabráňující deformaci stopy. Garantuje totiž rovnoměrný a ideální tlak vozovky při nejrůznějších jízdních podmínkách. Pravidelné opotřebování pneumatiky zvyšuje její trvanlivost a zaručuje její plný výkon po delší dobu.

Výhody nového dezénu

Široký průřez podélných kanálků zvyšuje stupeň bezpečnosti a zabraňuje vzniku aquaplaningu při vysokých rychlostech.

Plné podélné pásy pro optimální odezvu při brzdění a trakci vyhovující nejsilnějším silničním vozům.

Šikmý sklon kanálků zvyšuje akustický komfort při rotaci pneumatiky.

Vnější část pneumatiky tvoří velké pevné bloky – zlepšuje ovládání při dynamické sportovní jízdě a omezuje jakákoliv rizika.



Jaromír Martinec: Pneumatiky jsou na Dakaru klíčové

„Každý defekt znamená časovou ztrátu. Je fantastické, když vás pneumatika podrží,“ vysvětluje s Jaromír Martinec, který se letošní Rallye Dakar zúčastnil jako mechanik posádky brazilského jezdce André Azeveda. A právě pneumatika Pirelli v závěru jedné etapy posádky Letka Racing Teamu pomohla. I díky tomu obsadili vynikající celkové páté místo.



Proč jste si vybrali právě pneumatiky Pirelli?

Pneumatiky Pirelli se náš pilot André Azevedo rozhodl použít poprvé v loňském roce a kromě továrních kamionů Iveco jsme byli první, kteří je obuli. Osvědčily se nám, a proto jsme u nich zůstali i letos, kdy na

ně přešlo mnoho dalších závodníků. Rozhodně jsme s nimi spokojeni – pneumatiky jsou na Dakaru klíčovou záležitostí nejen vzhledem k náročnému terénu, jakým se jede, ale hlavně každý defekt znamená časovou ztrátu.

Můžete být konkrétnější?

My jsme letos zažili jednu příhodu, kdy nás pneumatika v závěru etapy „podržela“. V jedné z marockých etap jsme zaregistrovali několik kilometrů před cílem podivný hučivý zvuk od kola. Protože nešlo o defekt, zvolnili jsme, ale rozhodli jsme se nezastavovat a dojet do cíle – přibližně rychlostí 120 km/h. Až tam jsme zjistili, že se na běhounu udělala boule. Pneumatika přesto závodní tempo vydržela. O náročnosti podmínek svědčí fakt, že všichni závodníci z kategorie kamionů přezouvají v polovině závodu, čili přibližně po týdnu, do nového obutí.

Jaký byl váš nejsilnější dojem z rallye?

Rallye musí v každém účastníkovi zanechat silné dojmy a je těžké nějaký vyzdvihnout na úkor jiných. Proto jich vyjmenuji několik: sama Afrika – její příroda, rozlehlost, chudoba...; soutěž jako taková – a především její organizační zvládnutí; technické výkony aut, konkrétně naší tatra. Je až neuvěřitelné, čím to auto dokáže projet a odkud se „vyhrabe“. Takto bych mohl pokračovat ...

A co vaše plány na příští rok?

V této chvíli se vozy vracejí po ose z francouzského Le Havru, kam připruly lodí. Obité, poškrábané, poničené. Prakticky hned začne nový kolotoč příprav: demontáž, repase, zkoušení, úpravy s jediným cílem – být tam příští rok znovu a ukázat ostatním, že s námi a našimi vozy musejí počítat.



Bronzový Dakar pro Loprais Tatra Team

Hned při své první účasti na dakarské rallye v roli řidiče skončil Aleš Loprais na stupních vítězů. Celkovým třetím místem v kategorii kamionů se mu splnil tajný klukovský sen. Rallye Dakar 2007 přitom patřila v dosavadní historii k nejtěžším, jen v kategorii kamionů měl český závodník dalších 88 konkurentů. Alešův úspěch potvrdil skvělou technickou úroveň nákladních pneumatik Pirelli. Jeho Loprais Tatra Team byl totiž jedním ze tří oficiálních továrních týmů Pirelli, které pro tento závod používali dezén PS 22 a rozměr 14.00 R 20.

Jakou pneumatiku zvolit do terénu

Stále rostoucí obliba vozidel kategorie SUV a automobilů ve verzi 4x4 staví víc a víc řidičů před otázkou, jaké pneumatiky jsou právě pro ně nejvhodnější. Při svém výběru by měli zohlednit preferovaný způsob jízdy s ohledem na povrch, po kterém jezdí nejčastěji.

Výkon pneumatik pro SUV a 4x4 na různých površích

	Asfalt	Sníh	Štěrk	Písek	Skála	Jíl
Scorpion ZERO	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●
Scorpion STR	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●
Scorpion ATR	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●
Scorpion MUD	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●
Scorpion ICE&SNOW	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●	●●●●

●●●● Nevhodná do daného typu terénu

●●●● Absolutně vhodná pro tento terén



5 rad Waltera Röhrla Jak zvládnout jízdu na mokřem povrchu

Bývalý mistr světa v rallye a testovací jezdec Pirelli Walter Röhrl radí, jak bezpečně jezdit na za deště.

1 Jeďte pomaleji.
I špičkový závodník přizpůsobí svou jízdu povětrnostním podmínkám. Když prší, déšť se smísí s prachem a olejem na vozovce a vytvoří ideální podmínky pro vznik smyku. Nejlepší způsob, jak smyku zabránit, je prostě zpomalení rychlosti.

2 Nikdy prudce nebrzděte.
Smyk může dostat i ten nejpozornější řidič. Pokud se vám to stane, v žádném případě nedupejte prudce na brzdy. Prudce nebrzděte, ani pokud je váš vůz vybaven systémem ABS. Místo toho stiskněte brzdu pevně a stabilně a stočte auto ve směru smyku.

3 Před jízdou si otřete boty.
Možná se vám to bude zdát jako prkotina, ale před jízdou si otřete podrážky. Jízda na mokřem povrchu vyžaduje přesné a citlivé ovládání pedálů.

4 Pravidelně kontrolujte své pneumatiky.
Pro zabránění vzniku aquaplaningu, kdy vůz klouže na tenké vrstvě mezi pneumatikou a kolem, kontrolujte, zda jsou pneumatiky nahuštěné odpovídajícím tlakem. Používejte správný dezén a hlavně nezapomínejte, že hloubka vzorku by měla být hlubší než 4 mm.

5 Po projetí stojící vodou osušte brzdy.
Pokud jste projeli stojící vodou a namočili jste brzdové čelisti, lehce přibrzděte a osušte tak mechanismus brzd.

Rezervu už jen tak nepoužijete

Stěrače bojují s přívaly deště a vy zrovna spěcháte na večerní divadelní představení. Zničehonic začnete bojovat se svým volantem. Píchnli jste! Divadlo je v trapu a váš oblek zralý do čistírny. Tak přesně tohle se vám díky pneumatikám Pirelli s technologií run flat již nikdy stát nemusí.

Pokud unikne z běžné pneumatiky vzduch, ráfek začne extrémně stlačovat aboční stěnu. Guma se při pohybu silně zahřívá a začíná se rozkládat. Navíc hrozí, že pneumatika odskočí od ráfku. Samonosné pneumatiky Pirelli run flat jsou naproti tomu konstruované tak, aby při naprosté ztrátě tlaku

dosáhly při maximální rychlosti 80 km/h bezpečně vzdálenost až 120 km. Tyto pneumatiky byly vyrobeny originální robotickou technologií MIRSTM a jejich unikátní chování je způsobeno zesílením bočních stěn teplotně stabilními materiály, které přejímají zatížení při tlakové ztrátě.

Chování standardní pneumatiky při běžném a nouzovém provozu:



Optimální tlak



Bez tlaku

Chování run flat pneumatiky při běžném a nouzovém provozu



Optimální tlak



Bez tlaku

Letní pneumatiky Pirelli vítězí v testech prestižních magazínů



P Zero Nero

P Zero Nero zaujalo pro své vyvážené vlastnosti a vynikající výkon na mokřem asfaltu.



235/35ZR19
VÍTĚZ TESTU



235/35ZR19
VÍTĚZ TESTU



225/45R17 W/Y
VÍTĚZ TESTU



P6

Pneumatika přesvědčila především dobrým výkonem na mokřem asfaltu a relativně dobrým opotřebením.



185/60R14 H
VÍTĚZ TESTU



185/60R14 H
VÍTĚZ TESTU



P7

Extrémně vyvážené chování na suché i mokřem vozovce.



205/55R16 V
VÍTĚZ TESTU



Scorpion Zero

Velmi vysoký a vyvážený výkon s optimální trakcí na šterkovitém nebo bahnitěm povrchu. Nejkratší brzdňá dráha na mokřem povrchu.



235/65R17
VÍTĚZ TESTU