



GOMME INVERNALI non solo sulla neve



Milano, dicembre

La strada è coperta di neve e improvvisamente il conducente della vettura si trova di fronte un autocarro che gli sbarra la strada. Ma i presupposti di una collisione sono scongiurati da un colpo di freno che blocca l'auto a pochi centimetri dal muso del mezzo pesante. La scena è quella dello spot pubblicitario che consiglia l'uso di pneumatici invernali, come quelli montati dal protagonista del "reality".

Per dimostrare che questo tipo di pneumatico è validissimo non solo sulla neve, Assogomma ha organizzato una serie di test comparativi dall'esito davvero illuminante. Scenario la pista dell'autodromo di Misano, a sud di Rimini, dove una squadra di tecnici ha ricreato con l'utilizzo di ghiaccio sintetico le condizioni di temperatura dell'asfalto ideali per l'uso di tali coperture (da +7 gradi in giù) nelle varie situazioni di pericolo da percorrere con la stessa auto equipaggiata prima con pneumatici estivi e poi invernali.

I test, sette in totale, sono stati effettuati su vetture BMW e Mini con l'uso alternato di pneumatici estivi e invernali delle più note marche, da Michelin a Continental, da Yokohama a Marangoni, a Pirelli, Goodyear e Bridgestone, tutti omologati e facilmente reperibili sul mercato. Abbiamo provato personalmente, affiancati dal team di piloti professionisti, ad affrontare in velocità una curva secca sul bagnato, una rotonda a tutto gas, a lanciare fino a 80 kmh la vettura su un rettilineo e pigiare a fondo sul pedale del freno per simulare la presenza di un ostacolo improvviso.

Il risultato è andato ben oltre le aspettative. La vistosa sbandata in pieno curvone si riduce a una controllabilissima scodata nel giro effettuato con pneumatici invernali. Sulla rotonda la vettura esce pericolosamente di traiettoria finché non si rilascia l'acceleratore, mentre nel secondo test l'avantreno si scompone appena. Sconcertante anche il comportamento in frenata. Sul bagnato l'arresto avviene rispettivamente in 31 e 27 metri (la differenza che

può salvarci la vita), mentre sul terreno a fondo differenziato (il lato destro della pista è ghiacciato) l'auto si ferma prima e senza oscillazioni nel passaggio effettuato con il treno invernale. Per non parlare della prova di trazione su asfalto ghiacciato. La BMW con la prima marcia inserita e il freno a mano tirato è stata agganciata con una fune a una motrice. Il dinamometro digitale collocato nel mezzo ha registrato una trazione pari a 520 kg con pneumatici estivi contro i 650 kg del treno invernale (pari al 25 per cento in più di attrito con il terreno).

Se qualche scettico o disinformato non riusciva a convincersi che un battistrada con scolpitura diversa e una miscela più morbida potessero fare tanta differenza in fatto di sicurezza, sarà meglio che si ricreda sull'efficacia delle gomme invernali. Con una raccomandazione: è indispensabile montarle sulle quattro ruote per non incorrere in spiacevoli inconvenienti causati dalla diversa aderenza fra asse anteriore e posteriore.