

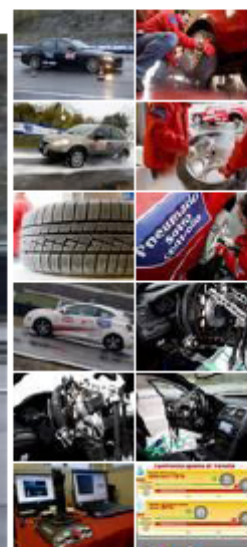
Assogomma Federpneus Test Pneumatici Invernali

Severa sessione di test per gli pneumatici invernali, strumento indispensabile per affrontare l'inverno in sicurezza: Federpneus, Assogomma insieme in pista con vetture del calibro di Maserati Quattroporte

 [Invia articolo](#)

 [Stampa articolo](#)

 [Commenta articolo \[0\]](#)



[Entra nella fotogallery](#) 

Assogomma Federpneus Test Pneumatici Invernali. L'autodromo di Varano de' Melegari, vicino a Parma, è stato anche quest'anno teatro dei test di pneumatici invernali, organizzato da Assogomma e Federpneus tesi a sensibilizzare l'opinione pubblica sull'opportunità di "calzare" l'automobile con la gomma giusta nella stagione invernale. Le gomme invernali danno le prestazioni migliori a temperature sotto i 7 gradi, grazie ad una mescola appropriata, più morbida, che diventa efficace sotto questa temperatura, al disegno del battistrada con fitte lamelle sui tasselli e alla scolpitura profonda. A queste temperature, che vengono raggiunte nei mesi invernali da quasi tutti i capoluoghi regionali d'Italia, tanto al Nord, quanto al Sud, i pneumatici invernali (da dimenticare la vecchia denominazione "pneumatici da neve") contribuiscono a diminuire significativamente il numero di incidenti, non solo in presenza di neve, ma anche in caso di pioggia e addirittura di asfalto asciutto. Lo spazio di frenata su neve a 40 km/h è inferiore anche del 50 %, mentre con pioggia e con temperature invernali a 80 km/h la stessa vettura riduce il suo spazio d'arresto del 15%. Vale la pena ricordare che in caso di neve ed in presenza del cartello d'obbligo si è perfettamente in regola con il Codice della strada se si montano pneumatici invernali che non necessitano del montaggio di catene.

I test di Varano si sono articolati in 6 interessanti prove che hanno dimostrato ancora una volta come in pneumatici invernali a temperature sotto i 7 gradi offrano prestazioni assolutamente superiori a quelli estivi. Mentre 5 dei 6 test prevedevano la presenza del guidatore a bordo, il sesto si è svolto con una Maserati Quattroporte teleguidata per eliminare qualunque influenza del fattore umano. La vettura era equipaggiata con attuatori di guida e di frenata e cruise control: il test era volto a dimostrare in modo oggettivo come in rettilineo, su asfalto bagnato freddo, a circa 80 KM/H lo spazio di arresto di un pneumatico invernale rispetto ad un estivo sia decisamente maggiore. La vettura percorre, senza pilota a bordo, la pista sempre con la stessa traiettoria e sempre alla stessa velocità. Arrivata al punto stabilito a computer la strumentazione impone al mezzo una frenata di emergenza impressa sempre con la stessa intensità. Dati per omogenei traiettoria, velocità, punto di frenata, temperatura esterna, del fondo, l'unica variabile è il pneumatico che nel caso della mescola invernale, consente la riduzione dello spazio di frenata della Maserati. A 80 km/h, su asfalto bagnato freddo il pneumatico invernale frena in media in 24 metri, un estivo frena in media in 30 metri.

Di seguito i risultati ufficiali delle altre 5 prove, fatte tutte con vetture guidate da autisti più o meno esperti.

Prova n. 2

Partenza in salita e frenata in discesa su fondo innevato con vetture a trazione integrale (Fiat 16 e Alfa Romeo 159)
La ripartenza in salita a metà della rampa senza invernale, pur con la trazione integrale diventa quasi impossibile e la vettura slitta.

In discesa poi, dove risulta ininfluente la trazione integrale, la vettura senza pneumatici invernali diventa ingovernabile: slitta, scivola con le ruote bloccate e a causa della mancanza di direzionalità oltre che di aderenza si intraversa in modo molto pericoloso.

Nella pratica questa è la situazione dei SUV e 4x4 che nei fine settimana d'inverno si incontrano nelle località sciistiche più alla moda, oppure è il caso di coloro che al mattino devono uscire con la 4x4 da un garage con una rampa di accesso particolarmente in pendenza. L'auto slitta e perde aderenza e direzionalità, se poi ci si deve fermare o si trova un ostacolo davanti evitarlo è solo questione di fortuna.

Indipendentemente dalla dimensione e motorizzazione del mezzo la frenata con pneumatico estivo in discesa di un mezzo 4x4 su asfalto raffreddato e reso viscido si allunga di circa 4 metri rispetto alla stessa situazione affrontata con un pneumatico invernale.

Prova n.3

Temperatura esterna 7° circa

Pneumatici condizionati con ghiaccio secco sull'asse di trazione (anteriore). Temperatura di esercizio circa -15°

Asfalto asciutto a temperatura ambiente su steering pad, auto Alfa Romeo Mito 1.4 jtd

Si tratta di una prova di tenuta: la vettura viaggia velocità costante in seconda marcia su un anello con gomme anteriori (cioè sull'asse di trazione) condizionate con ghiaccio secco (-6°/ 0°), a metà dell'anello si da gas e in

accelerazione la Mito scarica la potenza a terra su fondo asciutto.

Con pneumatici invernali pur condizionati sull'asse trattivo l'auto mantiene direzionalità e trazione, invece con l'estivo si riscontra una evidente perdita di aderenza e direzionalità.

Questo test applicato alla mobilità su strada ordinaria si manifesta quando siamo in una rotatoria ed acceleriamo perché ci accorgiamo di non aver dato la precedenza o perché un'altra vettura si immette irregolarmente. In inverno con una accelerazione brusca per levarci d'impiccio, rischiamo di perdere il controllo del mezzo.

Prova n. 4

Temperatura esterna 7° circa

Pneumatici estivi run flat e invernali run flat. Auto Alfa Romeo Mito 1.4 TB

Prova di handling e tenuta di strada in curva con cambio di direzione, nessun condizionamento di pista o di gomme.

La vettura viene lanciata su un percorso misto a circa 60 km/h e frena sia con l'auto equipaggiata con pneumatici estivi sia con l'auto equipaggiata con pneumatici invernali.

Si percepisce nettamente la differenza dei due equipaggiamenti con un netto vantaggio per l'equipaggiamento invernale. La sensazione soggettiva del guidatore viene poi confermata dai dati acquisiti dalla telemetria. In questo caso si ha la perfetta identità tra la condizione normale di guida su strada mista in inverno a velocità moderata.

Prova n.5

Temperatura esterna 7° circa. 4 pneumatici condizionati nel caso di equipaggiamento misto invernale/estivo (intorno agli 0° circa)

Asfalto bagnato e condizionato. Auto alfa Romeo 147 con elettronica attiva tranne ESP.

Lo scopo era quello di dimostrare come il pneumatico invernale sia la miglior soluzione in inverno, ma che la peggior soluzione adottabile sia quella di avere un equipaggiamento misto estivo/invernale. Per dimostrare ciò una Alfa Romeo 147 , su asfalto bagnato e condizionato a 60 km/h , di fronte ad un ostacolo improvviso con un equipaggiamento misto, si è dimostrata letteralmente inguidabile, perdendo pericolosamente il controllo al posteriore.

Con pneumatici tutti estivi, nell'evitare un ostacolo in condizione di emergenza a 60 km/h, la 147 evidenzia un accentuato sottosterzo che provoca un eccessivo effetto pendolo e di conseguenza perde di aderenza al posteriore.

Con un equipaggiamento invernale omogeneo la vettura dimostra un leggero sottosterzo, ma grazie alla direzionalità garantita dal pneumatico invernale, non vi è perdita di controllo del mezzo.

Prova n. 6

Temperatura esterna 7°

Pneumatici condizionati con ghiaccio secco - 6°

Asfalto: asciutto a circa 0°. Auto Alfa Romeo Brera 2.4 JTD

La prova è consistita nel condizionare i pneumatici anteriori delle Alfa Romeo Brera con ghiaccio secco, poi si è attaccata la vettura ad un dinamometro che al lato opposto era attaccato ad una trattoria.

Alla Brera è stato tirato il freno a mano ed inserita la prima marcia. La fune è stata poi attaccata alla trattoria, in mezzo vi era un dinamometro digitale.

Con i pneumatici estivi il dinamometro alla prova di trazione ha segnato una trazione pari a 520 kg, mentre con i pneumatici invernali la trazione era pari a 650 kg. La differenza di 130 kg è pari al 25% della forza totale applicata.

Questo dimostra tecnicamente che la sola mescola di un pneumatico invernale rispetto a quella di un estivo in presenza di freddo tipico dei mesi invernali ha un grip superiore del 25% rispetto all'estivo.

A questo dato oggettivo, riferito alle caratteristiche tecniche della mescola vanno aggiunti i vantaggi della lamellatura e dei tasselli del pneumatico invernali che entrano in gioco solo con macchine in movimento.

```
<!-- /* Font Definitions */ @font-face {font-family:"Warnock Pro"; mso-font-  
alt:"Times New Roman"; mso-font-charset:0; mso-generic-font-family:auto; mso-font-pitch:auto; mso-font-signature:0 0 0 0 0 0;} @font-face {font-  
family:""; mso-font-charset:128; mso-generic-font-family:auto; mso-font-pitch:auto; mso-font-signature:0 0 0 0 0 0;} @font-face {font-family:"\@"; mso-font-charset:128; mso-generic-font-family:auto; mso-font-pitch:auto; mso-  
font-signature:0 0 0 0 0 0;} /* Style Definitions */ p.MsoNormal, li.MsoNormal, div.MsoNormal {mso-style-parent:""; margin:0cm; margin-bottom:.0001pt; mso-pagination:none; mso-hyphenate:none; font-size:16.0pt; mso-bidi-font-size:12.0pt; font-family:"Warnock Pro"; mso-fareast-font-family:Arial; mso-bidi-font-family:"Times New Roman"; mso-font-  
kerning:.5pt;} @page Section1 {size:612.0pt 792.0pt; margin:70.85pt 2.0cm 2.0cm 2.0cm; mso-header-margin:36.0pt; mso-footer-margin:36.0pt; mso-paper-source:0;} div.Section1 {page:Section1;} -->
```