



News sul mondo della sicurezza stradale e non solo...

- Consegnato il premio EuroCarBody 2007 assegnato alla scocca della Fiat 500
- Inverno in Sicurezza: i test di Pracupola sfatano molti luoghi comuni sui Pneumatici invernali!
- SICUREZZA STRADALE: VDA, UN PROGETTO PER PREVENIRE INCIDENTI
- Morozzo: sicurezza stradale e giovani, venerdì un dibattito
- A scuola di educazione stradale. Interessante progetto messo in campo dalla Provincia di Crotone



### Inverno in Sicurezza: i test di Pracupola sfatano molti luoghi comuni sui Pneumatici invernali!



Assogomma e Federpneus per il terzo anno consecutivo propongono l'iniziativa Inverno in Sicurezza che fa parte del più ampio progetto Pneumatici sotto controllo.

Oltre 200 partecipanti fra istituzioni, forze dell'ordine, assicurazioni, leasing companies, autoscuole, rivenditori specialisti, operatori della mobilità in sicurezza ed ovviamente giornalisti hanno potuto provare personalmente le varie situazioni in cui ci si può trovare in inverno. Quindi non solo neve ma anche acqua, brina e ghiaccio: le condizioni tipiche del periodo freddo.

A coordinare le attività dinamiche è stata chiamata la scuola di Guida Sicura di Andrea de Adamich che ha messo in pista un ampio e assai vario parco macchine: dalle Alfa Romeo con i modelli 147, 159 e Brera alle Maserati Coupé GranSport alle BMW X5.

Tutte vetture di strada, tecnologicamente avanzate e di altissima qualità, sono state utilizzate come strumenti per dimostrare l'importanza dei pneumatici ai fini della guida in sicurezza soprattutto in inverno quando le temperature scendono sotto i 5/7° e le condizioni meteo diventano più insidiose.

I test di sicurezza stradale svoltisi a Pracupola in provincia di Bolzano volevano dimostrare come alcuni luoghi comuni siano assolutamente distanti dal vero.

L'esempio tipico è quello del cittadino che a bordo di grossi SUV affronta il viaggio per una località sciistica in inverno con pneumatici estivi convinto di non avere la necessità di montare l'equipaggiamento invernale vista la trazione integrale.

I test hanno simulato questa situazione con due BMW X5 3.0 benzina equipaggiate con pneumatici rispettivamente estivi ed invernali misura 255/55/18. La vettura equipaggiata con invernali saliva anche nel tratto di massima pendenza con facilità, come se fosse neanche su neve, anche nel caso di ripartenza da fermo in salita, mentre la vettura equipaggiata con pneumatici estivi nel tratto di salita appena un pò impegnativa slittava non riuscendo nella maggior parte dei casi a raggiungere il colmo dopo una ripartenza da fermo in salita. Una volta raggiunta la sommità del pendio, la discesa con pneumatici estivi, il peso e le gomme larghe con mescola non termica e con disegno del battistrada privo di lamelle hanno reso l'X5 assolutamente ingovernabile e addirittura scivolava come una slitta dove il terreno era leggermente in contropendenza.

Un particolare degno di nota: la gommatura sia estiva sia invernale era nuova e quindi ha reso al 100%, una situazione non consueta negli equipaggiamenti della media delle vetture che circolano in Italia.

Un altro luogo comune sfatato riguarda la facilità di montaggio delle catene e le loro performances anche su neve. Nel corso delle varie prove si è dimostrato che montare le catene, in una situazione di carreggiata stretta, passaruote innevato, scarsa illuminazione e freddo intenso, può risultare una pratica non solo faticosa, ma anche di possibile rischio per la propria incolumità. Se nella marcia su neve il pneumatico invernale ha dimostrato maggiore direzionalità rispetto all'estivo incatenato, è in frenata che le differenze a favore dell'invernale sono state davvero incredibili, con un allungamento a basse velocità con estivo incatenato rispetto all'invernale di circa 5 metri.

La ripartenza in salita con pendenze significative, considerata una situazione critica in cui la catena ha sempre mostrato le sue migliori potenzialità, ha visto una equivalenza tra pneumatici invernali e catene, a riprova degli enormi passi avanti fatti dai primi in questi ultimi anni.

La differenza nel comfort di guida di una Alfa 147 equipaggiata con catene rispetto all'invernale è intuitivamente abissale, ma a stupire è come, pur montate perfettamente, le catene dopo appena qualche ora di test avevano rovinato irrimediabilmente il fianco e la spalla del pneumatico su cui erano montate.

Ai 50 KM/H, limite massimo di velocità consentito dal codice con catene montate, su strada con misto neve e asfalto bagnato, le catene risultavano estremamente rumorose e producevano forti vibrazioni mettendo in evidenza uno scarso confort di guida.

Una delle prove più efficaci ha visto protagoniste tre Alfa Romeo 159 JTD con motorizzazione identica e sistema di telemetria a bordo per l'acquisizione dei dati. La prima vettura montava 4 pneumatici invernali, la seconda 4 estivi e la terza montava 2 invernali sull'asse di trazione e due estivi al posteriore: proprio questo equipaggiamento misto, che alcuni adottano credendo di poter operare in analogia all'impiego delle catene, è risultato il più pericoloso e inadatto su neve.

Il consiglio per viaggiare in sicurezza nel periodo invernale è dunque quello di montare 4 pneumatici invernali.

I test hanno poi sfatato un altro mito: indipendentemente dalla trazione anteriore, posteriore o a quattro ruote motrici, le vetture con equipaggiamento non invernale non erano in grado di girare su terreno innevato. Dunque senza la "scarpa" giusta, non solo un Maserati a trazione posteriore, ma anche una Brera 4x4 rimane al palo. Le prestazioni in frenata e direzionalità in curva con pneumatici estivi utilizzati su neve sono molto compromesse e si perde in performances e sicurezza. Si può affermare che tra una trazione anteriore e un 4x4, in questo caso, le prestazioni si livellano verso il basso mentre con una trazione posteriore è ancora più difficile muoversi.

Si può concludere dicendo che, come d'inverno si fa il cambio di stagione in termini di abiti e scarpe, si dovrebbe fare altrettanto con la propria vettura calzando scarpe adatte al periodo stagionale.

Sono i pneumatici ed in particolare quei pochi centimetri di battistrada a contatto col suolo, magari bagnato o innevato, che devono sostenere, dare direzionalità e aderenza al mezzo e nel caso di un Suv come l'X5 devono sostenere un peso di oltre 20 quintali!

---