

INVERNO IN SICUREZZA



I test di Pracupola sfatano molti luoghi comuni!

Oltre 200 partecipanti fra istituzioni, forze dell'ordine, assicurazioni, aziende di leasing, 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, per dimostrare l'importanza dei pneumatici ai fini della guida in sicurezza con condizioni tipiche del periodo freddo,

A coordinare le attività dinamiche, 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.

Il primo esempio è stato quello di un guidatore che a bordo di un **grosso SUV affronta il viaggio per una località sciistica in inverno con pneumatici estivi** convinto di non avere la necessità di montare l'equipaggiamento invernale avendo a disposizione 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 pure nel caso di ripartenza da fermo in salita come non fosse sulla neve.

D'altro canto, la vettura equipaggiata con pneumatici estivi nel tratto di salita appena un po' impegnativa slittava fortemente, non riuscendo nella maggior parte dei casi a raggiungere la cima dopo una riparten-

za da fermo in salita. Peggio ancora in discesa. Una volta raggiunta la sommità del pendio, la discesa con pneumatici estivi, il peso e le gomme larghe con miscela non termica e con disegno del battistrada privo di lamelle hanno reso l'X5 assolutamente ingovernabile: scivolava addirittura come una slitta dove il terreno era leggermente in contropendenza.

Un particolare degno di nota: la gomma sia estiva sia invernale era nuova e quindi con un rendimento ottimale, una situazione non consueta negli equipaggiamenti della media delle vetture che circolano in Italia.

Un altro luogo comune sfatato a Pracupola riguarda la facilità di montaggio delle catene e le loro prestazioni su neve.

Nel corso delle varie prove si è dimostrato che montare le catene, in una situazione di carreggiata stretta, passaruota innevati, scarsa illuminazione e freddo intenso, può risultare una pratica non solo faticosa, ma anche rischiosa per la propria incolumità. Se poi nella marcia su neve il pneumatico





I test di sicurezza stradale, organizzati all'inizio di febbraio da Assogomma e Federpneus a Pracupola in provincia di Bolzano, hanno voluto dimostrare come alcuni luoghi comuni siano assolutamente errati.

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 dalle gomme in questi ultimi anni.

La differenza nel comfort di guida di una Alfa 147 equipaggiata con catene rispetto all'invernale era ovvia e prevedibile, ma ci ha stupiti il fatto, che pur montate perfettamente, le catene dopo appena qualche ora di test avevano rovinato irrimediabilmente il fianco e la spalla del pneumatico.

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 prota-



goniste 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 una 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 insufficienti e poco sicure.

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.

Concludendo, si può affermare che, come d'inverno si fa il cambio di stagione di abiti e scarpe, si dovrebbe fare altrettanto con la propria vettura facendole indossare pneumatici adatti al periodo stagionale. Sono infatti 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! ■

(Sergio Morales Sosa)

