

Inverno in sicurezza

I pneumatici invernali vincono la sfida

di Giuseppe Cantalupo

È giunta quest'anno alla terza edizione consecutiva l'iniziativa dei test dinamici su pista innevata e su strada ghiacciata organizzati da Federazione Gomma Plastica - Assogomma/Gruppo Produttori Pneumatici e Federpneus nell'ambito della campagna "Pneumatici sotto controllo - Inverno in sicurezza". Scopo dell'evento era quello di far sperimentare direttamente ai partecipanti la differenza di comportamento di veicoli di diversa tipologia equipaggiati con pneumatici invernali o con pneumatici estivi con catene.

L'impegno di Assogomma/Gruppo Produttori Pneumatici e Federpneus nell'ambito della campagna Pneumatici sotto controllo non conosce soste. E lo scopo è sempre lo stesso: sensibilizzare gli automobilisti sull'importanza determinante che hanno i pneumatici ai fini della loro sicurezza e di quella degli altri quando si è alla guida di un autoveicolo.

"D'inverno soprattutto, - dice Fabio Bertolotti, Direttore dell'Area Economia Industriale della Federazione Gomma Plastica - quando la strada è innevata, ghiacciata o anche solo bagnata, è necessario equipaggiare la propria vettura con mezzi adatti ad affrontare in sicurezza qualsiasi situazione di per sé rischiosa".

Ma a questo punto l'automobilista ha solo due possibilità: o pneumatici invernali o pneumatici estivi con catene. Quali scegliere?

Pneumatici invernali e catene sono equivalenti?

È l'interrogativo che molti automobilisti si pongono. In altre parole: pneumatici invernali e catene montate sono la stessa cosa ai fini della garanzia di una guida sicura sulla neve e sul ghiaccio? Sono preferibili i pneumatici invernali o sono meglio le catene?

Diciamo subito che nel febbraio 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dichiarato che la normativa vigente in proposito considera l'uso delle catene da neve equivalente a quello dei pneumatici invernali. E questa equivalenza è ribadita a chiare lettere dall'articolo 122 del Regolamento del Codice della Strada, comma 8, che stabilisce che il segnale che raffigura una ruota con la catena montata su fondo blu sta a indicare il punto a partire dal quale l'automobilista ha l'ob-

bligo di circolare con catene montate o con pneumatici invernali già montati. Non vuol dire, cioè, come purtroppo invariabilmente riferiscono i notiziari invernali sulla percorribilità delle strade innevate, che da quel punto in avanti è fatto obbligo all'automobilista di avere le catene a bordo. Questa comunicazione, quindi, è sbagliata! Perché, come abbiamo già avuto occasione di dire altre volte, questo obbligo non esiste e non è mai esistito. Non solo in Italia, ma nemmeno negli altri paesi.

Stabilito, quindi, che pneumatici invernali e pneumatici estivi con catene montate sono equivalenti dal punto di vista giuridico, resta da stabilire se lo sono anche dal punto di vista dell'efficacia sulla neve e sul ghiaccio.

Le prove dinamiche organizzate dalle due associazioni lo scorso mese di gennaio tolgono ogni dubbio al riguardo e sfatano anche diversi luoghi comuni che influenzano erroneamente la decisione dell'automobilista nella scelta dell'assetto "antineve" secondo lui più adatto.

L'organizzazione dei test

I test si sono svolti lo scorso mese di gennaio presso l'Area Prove di Pracupola, piccolo centro della Val d'Ultimo in provincia di Bolzano, e vi hanno partecipato oltre 200 fra

Inverno in sicurezza

giornalisti e rappresentanti di Istituzioni, Forze dell'ordine, Assicurazioni, Autoscuole, Rivenditori specialisti e Leasing Companies.

Alla guida dei veicoli non erano piloti esperti, ma gli stessi ospiti invitati dalle due associazioni assistiti da tecnici e istruttori qualificati del Centro Internazionale Guida Sicura di Andrea de Adamich, e le vetture erano Alfa Romeo modelli 147, 159 e Brera, Maserati Coupé Gran Sport e due BMW X5 3.0 benzina (due grossi SUV). I pneumatici montati, invernali o estivi, erano nuovi: situazione di certo diversa da quella che mediamente caratterizza la gommatura dei veicoli in circolazione.

Il 29 gennaio sono stati di scena i giornalisti. Siamo stati, così, protagonisti di prove nel corso delle quali "ci è toccato" affrontare sia situazioni reali di rischio, rappresentate da strade locali coperte di neve e di ghiaccio, che situazioni di rischio simulate in pista, ma che possono realmente presentarsi durante la guida nel periodo invernale, specie in caso di nevicata.

Sono circostanze nelle quali chi guida su un fondo stradale insidioso comprende perfettamente che cosa vuol dire essere al volante di una macchina con l'equipaggiamento sbagliato. Ed è meglio scoprirlo prima. Ve l'assicuro.

I test

In quasi tutte le situazioni sperimentate le prove dinamiche hanno evidenziato una differenza sostanziale di comportamento tra le vetture nei diversi assetti: con quattro pneumatici invernali, con tutti pneumatici estivi con e senza catene, con due invernali e due estivi, con trazione sia anteriore che posteriore e anche integrale.

Proprio alla guida di un mezzo a trazione integrale che montava quattro pneumatici estivi nuovi senza catene abbiamo "toccato con mano", come dicono gli organizzatori dell'iniziativa, una situazione di rischio molto sgradevole. Il mezzo

era un SUV e montava pneumatici misura 255/55/18.

Molti ritengono che il peso di questo veicolo, oltre 20 quintali per l'esattezza, e la trazione integrale mettano di per sé al sicuro da ogni problema e da ogni sorpresa sulla neve, per cui non ritengono necessario l'equipaggiamento invernale dell'automezzo. E invece queste considerazioni hanno ricevuto una clamorosa smentita dalla realtà. Su un pendio neanche tanto impegnativo il SUV slittava, la partenza da fermo in salita sullo stesso pendio non è stata possibile, in discesa il



Su un pendio anche leggero il SUV con gomme estive non riparte da fermo.

mezzo è risultato ingovernabile in maniera impressionante. In una situazione reale di gita sulla neve con famiglia al seguito, il viaggio in queste condizioni certamente sarebbe vissuto con angoscia, non con spensieratezza.

Il SUV equipaggiato con pneumatici invernali della stessa misura, invece, non ha presentato nessun problema di nessun genere, sia in salita che in discesa, su rettilineo e in curva, e alla partenza da fermo in salita non ha fatto una piega: è ripartito come se si fosse trovato sull'asfalto asciutto!

La guida di due vetture Alfa Romeo che montavano, una i pneumatici invernali, l'altra quelli estivi con catene sull'asse di trazione (anteriore), ha evidenziato una differenza di comportamento tra i due assetti che è stata lieve per quanto ha riguardato la tenuta di strada sulla neve, e comunque con una

valutazione dell'efficacia degli invernali superiore a quella delle catene, ma netta e indiscutibilmente a favore dei pneumatici invernali per quanto ha riguardato la tenuta su fondo ghiacciato e il comfort di guida: la vettura era più sicura e più stabile, e la marcia più silenziosa.

Sul percorso misto neve-asfalto, poi, non c'è stato paragone: il confronto è stato tutto a favore degli invernali. L'Alfa equipaggiata con questi pneumatici si muoveva sull'asfalto bagnato come se fosse stata sull'asciutto in qualsiasi altro periodo dell'anno e con un comfort che le catene per loro stessa natura non potevano dare.

È opportuno ricordare poi, a proposito della guida su fondo non innevato, che mentre per gli invernali non esiste un limite massimo di velocità, alla marcia con catene, invece, la legge impone il limite dei 50 km/h. Oltre alla rumorosità e alle fastidiose vibrazioni prodotte dalle catene, bisogna poi considerare anche il fatto che queste possono rovinare fianco e spalla dei pneumatici anche dopo poche ore di marcia. Oltre a rovinare la pavimentazione stradale.

Un altro test ha dimostrato che anche nel caso delle vetture non c'è trazione anteriore, posteriore o integrale che tenga ai fini di una marcia sicura sulla neve, se l'equipaggiamento è tutto estivo invece che invernale.

Abbiamo assistito, infatti, a una clamorosa "scodata" in curva con inevitabile fuori pista di una vettura a trazione posteriore con assetto estivo. Un po' meglio, ma sempre senza nessuna garanzia di affidabilità in termini di sicurezza, si sono comportate la trazione anteriore e

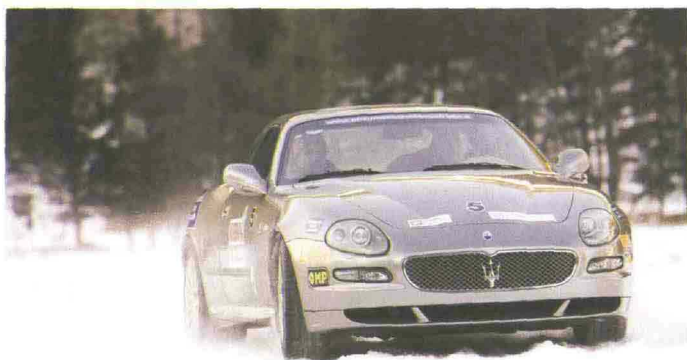
Inverno in sicurezza

quella integrale di una Brera 4x4.

L'equipaggiamento non idoneo sulla neve, quindi, può procurare guai seri, specie se la trazione è posteriore. E se si è alla guida di una vettura sportiva, deve essere ancora maggiore la considerazione nella quale tenere i pneumatici.

Una Maserati Coupé Gran Sport a trazione posteriore, per esempio, mentre non presenta assolutamente nessun problema sia sul rettili-

neo che in curva e in frenata se monta quattro pneumatici invernali, con quattro gomme estive, invece, pur con le catene sull'asse posteriore, offre una guida insicura sul rettilineo e con notevoli sbandate in curva. Per non parlare del fracasso insopportabile procurato dai continui urti delle catene sotto i parafanghi, a causa del ridotto spazio esistente in questo tipo di vetture tra le ruote e i parafanghi stessi.



La vettura sportiva a trazione posteriore Maserati Coupé Gran Sport equipaggiata con pneumatici invernali non conosce problemi sulla neve.



Il montaggio delle catene è un'operazione non semplice che può anche comportare rischi per la sicurezza dell'automobilista.

Un altro test ha dimostrato in maniera chiara e convincente i rischi, oltre al disagio, che può comportare un'operazione solo in apparenza semplice, come il montaggio delle catene. La prova si è svolta in un contesto che, ovviamente, escludeva ogni possibilità di rischio per i partecipanti, ma non ci è voluto molto per rendersi conto che

questa operazione è in realtà complicata e rischiosa, specie considerando che le condizioni reali nelle quali capita di effettuarla sono molto spesso proibitive per il maltempo (nevicata improvvisa, per esempio) o pericolose a causa del traffico che avviene alle spalle di chi è intento a incatenare le ruote. Per non parlare della situazione di stress mentale che potrebbe essere indotta dalla necessità di fare in fretta a causa del buio incombente e, per di più, mentre nevicava.

Lo spazio a disposizione simulava la larghezza di una corsia di emergenza, e un rivelatore acustico segnalava prontamente lo sconfinamento di chi eseguiva il test nella carreggiata impegnata dal traffico.

Risultato: non si sono contate le volte che è scattato l'allarme, e i tempi non sono mai risultati inferiori ai quindici, venti minuti. Questo, per montare una sola catena, e con l'assistenza di un tecnico! Segno evidente che la domestichezza con questa operazione era ben lungi dall'essere posseduta dai partecipanti.

Un'altra prova ha fornito in termini molto efficaci un salutare chiarimento di idee a chi ritiene che si possa viaggiare in sicurezza sulla neve montando due pneumatici invernali sull'asse anteriore (asse di trazione) e due estivi su quello posteriore, invece di ricorrere alle catene. È il cosiddetto equipaggiamento misto.

Ebbene, tre Alfa Romeo 159 JTD di pari cilindrata e a trazione anteriore, equipaggiate in tre modi diversi, hanno mostrato tre comportamenti del tutto diversi tra loro.

Una montava quattro pneumatici invernali, un'altra quattro estivi con catene davanti e una terza due invernali sull'asse anteriore e due estivi su quello posteriore.

Risultato: con la vettura che montava quattro invernali si è avuta la confortevole, rassicurante impressione di guidare su una strada normale senza neve. Nessun problema di nessun tipo.

Inverno in sicurezza



Una guida senza problemi quella dell'Alfa Romeo 159 JTD, trazione anteriore, con quattro gomme invernali.

L'Alfa con quattro gomme estive, con catene all'anteriore, è andata quasi bene sul rettilineo, ma sono state frequenti le volte in cui la coda della macchina sembrava andarsene per i fatti suoi, senza nessuna possibilità, per chi era alla guida, di governare la situazione; inoltre, ci si è dovuti anche rassegnare alla rumorosità e alle vibrazioni prodotte dalle catene.

La terza vettura, con l'equipaggiamento misto, ha avuto, rispetto alla precedente, un comportamento peggiore e anche più pericoloso dal punto di vista della tenuta, soprattutto in curva.

L'insegnamento che si ricava da questa prova è che l'utilizzo

frenata improvvisa a macchina lanciata.

Un'Alfa Romeo 147 a trazione anteriore con quattro pneumatici invernali, oltre a presentare una guida più "rassicurante" come comfort e tenuta, ha frenato in uno spazio di ben 5-6 metri più breve di quello fatto registrare dalla stessa vettura che montava, invece, quattro estive con catene all'anteriore: giusto lo spazio che in caso di coda sulla strada, per esempio, consentirebbe di evitare un pericoloso tamponamento.

La conclusione?

Le prove dinamiche di Pracu-



L'efficacia dei pneumatici invernali nella frenata: un'Alfa Romeo 147, trazione anteriore, si arresta in uno spazio molto breve.

combinato di gomme invernali e estive è assolutamente da evitare, perché molto rischioso.

Un altro test ha messo, a mio avviso, la parola fine a ogni possibilità di confronto tra i due tipi di pneumatici in questione. Quello della

pola portano a una sola conclusione, peraltro ovvia nella sua immediatezza dopo quanto abbiamo visto e descritto: tra la guida con pneumatici invernali e quella con gomme estive con catene montate non c'è confronto. Qualunque siano le condizioni del fondo stradale, coperto di neve o di ghiaccio o anche semplicemente bagnato, i pneumatici invernali hanno un comportamento nettamente superiore. E da molti punti di vista: migliore tenuta di strada, superiore comfort, spazio di frenata più breve e con mantenimento della traiettoria anche in curva, guida più distesa perché non angosciata dalla preoccupazione di dover montare le catene durante la marcia o, inversamente, di doverle togliere su tratti di strada non innevati, dove sarebbe problematico proseguire la marcia con questi dispositivi supplementari di aderenza montati.

Le gomme invernali, cioè, rappresentano l'equipaggiamento adatto a qualsiasi situazione della stagione fredda e, una volta montate, eliminano ogni problema per l'automobilista. "Sono, - dice ancora Bertolotti - come le 'scarpe' giuste da calzare in una particolare stagione climatica. Il contatto della vettura col suolo è affidato a pochi centimetri di battistrada. È vitale, quindi, che questo contatto sia sfruttato al massimo ai fini della sicurezza stradale, e nella stagione più rischiosa dell'anno questa garanzia la offrono solo i pneumatici invernali".

Le elevate prestazioni di questi pneumatici sono il risultato di continue innovazioni tecnologiche che la ricerca ha apportato in questi ultimi anni alla mescola e alla struttura della carcassa. È proprio grazie a questi miglioramenti che queste gomme esplicano al meglio le loro proprietà alle basse temperature, ossia in quelle condizioni ambientali e climatiche nelle quali, invece, i pneumatici estivi esibiscono proprietà elastiche e meccaniche nettamente inferiori.