

# La mia auto 4x4

EXTREME

**INCHIESTA**

Le integrali pulite:  
Gpl, incentivi ed  
i nuovi "listini verdi"

N.3 Marzo 2008  
Anno 8 Mensile  
€4,50  
ITALY ONLY



**I NOSTRI TEST**

## Terios a tutto gas!

Prova completa della piccola Green Powered



**VOLVO ICE DRIVE**  
Avventura  
in Lapponia



9 771593 641000



# Mordi il GHIACCIO

*Prove pratiche di sicurezza, confrontando le prestazioni su neve di veicoli con e senza gomme invernali. Un'iniziativa che coinvolge le associazioni di categoria allo scopo di informare non solo gli automobilisti, ma anche gli stessi addetti ai lavori sulla pericolosità di non impiegare coperture specializzate.*

**K**uppelwies, Ultental: nomi difficili che indicano di quanto ci siamo inoltrati, geograficamente e climaticamente, in Alto Adige, per trovare freddo e neve in giornate dove soffiava implacabile il favonio, riscaldando le Alpi. Pracupola in Val d'Ultimo, a sud di Lana nella zona di Merano, l'area prescelta per il consueto appuntamento con la sicurezza, organizzato da Assogomma e Federpneus, associazioni istituzionali del settore pneumatici.



### ■ Tutti a scuola

Encomiabile l'iniziativa, alla terza edizione, che invita non solo la stampa perché divulghi il messaggio ma intere categorie di addetti ai lavori, per provare dal vivo la pericolosità di montare le catene in spazi ristretti (come accadrebbe nella corsia d'emergenza di un'autostrada), le differenze di tenuta, guidabilità, accelerazione e frenata di auto dotate o meno di pneumatici invernali.

Oltre duecento partecipanti fra istituzioni, funzionari dell'Unione Europea, responsabili del Ministero dei Trasporti, dirigenti di vari corpi di Polizia e

Forze dell'Ordine, addetti alla mobilità ed alle regolamentazioni delle Regioni, assicurazioni, leasing, autoscuole, e, naturalmente, rivenditori specialisti del settore pneumatici, perché devono essere i primi a convincersi, per saper trasferire l'esperienza sui clienti.

### ■ Lavoratori stagionali

Coordinamento delle prove da parte della scuola di Guida Sicura di Andrea De Adamich, con un parco auto vario: Alfa Romeo 147, 159 e Brera, Maserati Coupé GranSport e Bmw X5, per noi più interessanti.



Soprattutto queste ultime, sono state utilizzate per sfatare il mito che a bordo di una 4x4 non siano necessari i pneumatici invernali. La prova simultanea di due X5 3.0si con pneumatici da 255/55R18, una estivi e l'altra invernali ha evidenziato la diversa sicurezza, oltre alla maggior mobilità derivante dall'aderenza dei "lamellari" o "termici", come si chiamavano un tempo, anche senza ricorrere al termine addirittura preistorico di "antive". Oggi le gomme sono da considerare stagionali, perché offrono prestazioni migliori anche senza neve, semplicemente quando la temperatura scende al di sotto dei 7°, come ben sanno i guidatori di auto sportive e di berline ad alte prestazioni, la categoria più informata e convinta che con l'arrivo dell'inverno sostituisce i pneumatici, invece di chiudere l'auto nel box per mesi.



### SCARSA ADERENZA

Sopra, il pneumatico "estivo" che slitta, nonostante la trazione integrale. A destra dall'alto, la verifica della pressione: 2.4 bar come prescritto da BMW, ma un po' alta per la guida su neve. Sotto, senza gomme invernali serve slancio.





#### GRIP ECCELLENTE

Sopra, la X5 di colore più scuro, equipaggiata con pneumatici invernali, viaggia sicura sulla salita, riuscendo a fermarsi e ripartire in massima pendenza. Sotto, un dettaglio della gomma, con le lamelle ben visibili.



#### Salita e discesa

Le prove che abbiamo effettuato ripetutamente su un campo innevato in salita sono state esemplari. La X5 equipaggiata con gli invernali saliva agevolmente, riuscendo a ripartire in massima pendenza senza eccessivi slittamenti, e dimostrava un'aderenza ottimale, come se non fosse su neve, che diventava provando la frenata in discesa.

L'altra X5, con gomme estive, riusciva solo raramente a raggiungere la sommità (funzione anche del guidatore), ma con difficoltà di controllo. E non sono state poche le situazioni nelle quali, arrestandosi in pendenza, scivolava indietro fino al piano, con controllo pressoché nullo se non si mollavano i freni.

Abbiamo verificato le pressioni delle gomme, entrambe gonfiate a 2.4 bar come da manuale del costruttore, anche se noi, in tali situazioni - senza i pneumatici invernali - le avremmo messe a 1.8, pur sapendo di doverle ripristinare rapidamente su asfalto.

Tale ripiego d'emergenza avrebbe solo tamponato la situazione della motricità ma non la sicurezza complessiva, soprattutto in tenuta laterale e frenata, quando la governabilità è vicina allo zero.