

TEST IN PISTA BY ASSOGOMMA

Gli invernali sono più sicuri

Il consiglio univoco degli esperti delle Case costruttrici di pneumatici e associazioni di categoria in inverno è chiarissimo: montare i pneumatici adatti alla stagione.

Il maggiore grip garantito aumenta di molto la sicurezza

Durante la stagione fredda - dichiara Franco gommista di Sondrio - siamo pronti per sostituire oltre 10.000 gomme all season con pneumatici invernali. Il cliente non solo è più sicuro quando viaggia, ma economicamente non sostiene nessun aggravio visto che il pneumatico estivo lo conserviamo noi".

Questa è solo una delle decine di dichiarazioni che abbiamo raccolto intervistando alcuni gommisti sparsi sul territorio italiano. Segno che la filosofia sta cambiando, ma di strada c'è n'è ancora molta da fare soprattutto nelle grandi città metropolitane dove, solo in teoria, le stagioni sono più regolari.

In inverno, comunque, le condizioni meteo rendono difficile la circolazione su strade e autostrade soprattutto su un territorio come quello italiano dove colline, montagne e pianura sono concentrate in "pochi" chilometri. Questo provoca, soprattutto nelle stagioni fredde, sbalzi di temperatura con le conseguenze di trovarsi manti stradali, ghiacciati, innevati, bagnati e altro.

Assogomma ha organizzato una interessante prova presso l'autodromo di Misano con vetture BMW Serie 1, X3 e Mini equipaggiate con pneumatici estivi e invernali: diversi i passaggi ovviamente su manti stradali differenti (dall'asciutto al bagnato, dal ghiacciato all'innervato).

Gli esperti ricordano che in una situazione di neve sulle strade la soluzione per una marcia senza intoppi è il pneumatico invernale che la legge equipara alle catene in caso di segnale d'obbligo.

Il pneumatico invernale rispetto all'estivo, in queste condizioni (neve) a 40 Km/h, riduce lo spazio di frenata del 50% (circa 10/12 metri in meno). Un risultato eccezionale per la mobilità in condizioni difficili. Inoltre se in caso di neve vi è un'equivalenza tra pneumatici invernali e catene, in tutte le altre condizioni tipiche dell'inverno la soluzione è solo il pneumatico invernale.

Con temperature sotto i 6 °C, pioggia, brina e altro il pneumatico consigliato è quello dotato di tasselli con fitte lamelle e intagli profondi che, unitamente ad una miscela più morbida, aumentano grandemente il grip e la sicurezza sulle strade. Qui la tenuta di strada di quei pochi centimetri quadrati che tengono l'auto a contatto con il suolo è ancora più importante quando l'asfalto è infido, come durante la stagione invernale.

I test svoltisi a Misano (RN) hanno dimostrato come l'efficacia dell'invernale sia massima non solo in montagna con la neve, ma anche in pianura, anzi al mare, senza neve, ma con il freddo e l'asfalto asciutto, bagnato o umido.

I pneumatici invernali ed estivi delle BMW e delle Mini utilizzate per i test sono stati raffreddati

nel ghiaccio secco prima dell'uso e poi montati sull'asse di trazione. Lo stesso è stato fatto per il manto stradale così da ricreare le tipiche situazioni di un ambiente invernale, ma non di alta montagna.

Frenata in rettilineo, in curva, direzionalità e tenuta di strada del pneumatico invernale ne hanno dimostrato la superiorità in condizioni di basse temperature anche in assenza di neve. Oltre a ridurre lo spazio di frenata, importante anche il discorso - a parità di sistemi elettronici - della stabilità del mezzo.

Diminuire gli spazi di frenata, essere capaci di controllare agevolmente il proprio mezzo, favorire la circolazione senza doversi fermare in condizioni critiche per cercare di montare delle catene senza averne dimestichezza, significa evitare molti incidenti viaggiando sicuri e tranquilli anche in situazioni di avverse condizioni atmosferiche.

I test in pista

La prima prova è relativa all'aderenza ed è stata eseguita al volante di una BMW Serie 1 con pneumatici della Marangoni (estivi della misura 225/45/R17 94 Y; invernali 225/45/R17 94 V). Con la temperatura dell'asfalto di 4 °C la vettura viene lanciata in rettilineo ad una velocità di 40 km/h per poi, inserendo la seconda marcia a 25 km/h, imboccare un tornante e accelerando progressivamente. In queste condizioni la vettura equipaggiata con gli invernali ha mantenuto, a se-

guito dell'aderenza delle lamelle all'asfalto, la sua traiettoria; una situazione che non si è verificata con gli estivi.

Con pneumatici Pirelli si esegue la seconda prova: è relativa alla direzionalità e viene testata al volante di una Mini (estivi della misura 175/65/R15 84 T; invernali 175/65/R15 84 T). La vettura viene portata alla velocità costante su un anello asciutto, per poi accelerare a metà della rotonda.

Con pneumatici invernali la vettura mantiene la direzionalità grazie al fatto che la potenza scaricata sull'asse anteriore - quello della trazione - riesce a distribuirsi meglio sul battistrada. Montando pneumatici estivi la stessa manovra avrebbe causato la perdita del controllo del mezzo.

Anche la terza prova viene eseguita al volante di una Mini equipaggiata con pneumatici Bridgeston. Si tratta del test sull'aderenza su bagnato che vuole dimostrare il vantaggio offerto da un pneumatico invernale (misura 195/55/R16 87H).

Alla Mini lanciata alla velocità di 60/65 KM/h viene all'improvviso posto davanti un ostacolo: con pneumatici misti si perde il controllo del mezzo, mentre con quelli invernali la tenuta e il grip sono superiori tanto da consentire di avere solo un leggero sottosterzo e, quindi, di non perdere il retrotreno.

La prova numero quattro è al volante della Serie 1 equipaggiata con pneumatici GoodYear ed è il test di frenata (estivi della misura 205/50R17 93 W; invernali 205/50R17 93 H). Si tratta della prova che meglio dimostra la differenza di "affidabilità" tra le due tipologie di pneumatici: alla velocità di 70 km/h si frena con le due tipologie di battistrada. Lo spazio di frenata con l'invernale si riduce di circa 6/7 metri.

Durante la quinta prova si mon-

tano pneumatici Michelin (estivi e invernali della misura al posteriore di 205/50R17, estivi e invernali della misura all'anteriore di 205/45R17) ed è simile alla quarta. In questo caso la BMW viaggia su asfalto bagnato freddo a circa 80 km/h in rettilineo per poi bloccare i freni. Lo spazio di arresto è stato di circa 8 metri inferiore con i pneumatici invernali.

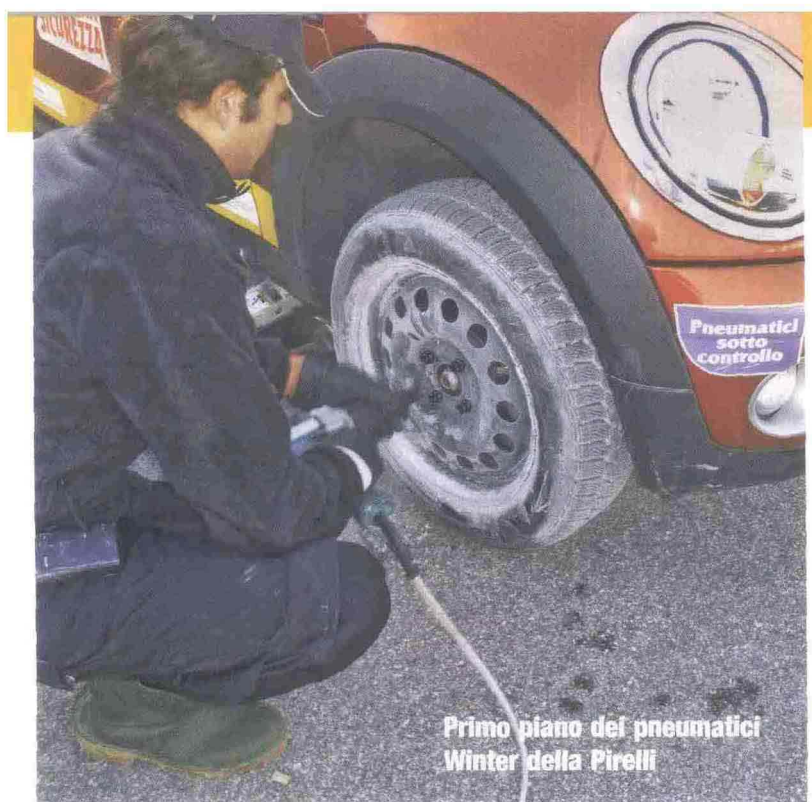
Nelle ultime due prove si utilizzano pneumatici Continental su terreno con pendenza di circa 35 per cento con ghiaccio (al volante di una BMW X3) e gomme Yokohama per la prova di trazione. Anche per questi test l'uso degli invernali, dotati di lamelle dure e di tasselli più marcati, ha dato risultati decisamente migliori.

Con questi sette test i principali costruttori di pneumatici hanno voluto dimostrare quanto sia fondamentale per la sicurezza stradale l'utilizzo, durante la stagione invernale, dei pneumatici invernali. Si tratta di consigli che andrebbero sempre ascoltati.



di Lucia De Robertis

L'uso di pneumatici invernali consente di viaggiare - durante la stagione fredda - più sicuri in qualsiasi condizione di tempo. Abbiamo constatato che montando queste gomme lo spazio di frenata si riduce del 15-20 per cento



Primo piano dei pneumatici Winter della Pirelli



Pneumatici Continental su terreno con pendenza di circa 35 per cento con ghiaccio



Montaggio di un pneumatico Bridgeston prima del test su bagnato



Frenata in rettilineo, in curva, direzionalità e tenuta di strada del pneumatico invernale ne hanno dimostrato la superiorità in condizioni di basse temperature anche in assenza di neve



Un momento del montaggio di un pneumatico sottoposto - attraverso l'uso di ghiaccio secco - a basse temperature per dimostrare la tenuta della vettura in frenata



Nei test di aderenza abbiamo provato i pneumatici Marangoni misure 225/45/R17 94 V



Una delle vetture utilizzate
durante i test di Misano