

Oltre 200 partecipanti fra istituzioni, forze dell'ordine, assicurazioni, leasing companies, autoscuole, rivenditori specialisti, operatori della mobilità in sicurezza e, 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 varie Alfa Romeo, due Maserati Coupé GranSport e altrettante BMW X5, che 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, svoltisi a Pracupola, in provincia di Bolzano, hanno ancora una volta dimostrato 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. Nei test che hanno simulato questa situazione, la BMW X5 3.0 benzina equipaggiata con pneumatici estivi nel tratto di salita 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

INVERNO in SICUREZZA

ASSOGOMMA e FEDERPNEUS per il terzo anno consecutivo propongono l'iniziativa «Inverno in Sicurezza», che fa parte del più ampio progetto «Pneumatici sotto controllo»: ecco i test che sfatano molti luoghi comuni

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. Quella invece equipaggiata con gomme 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. 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. Una delle prove più efficaci ha visto protagonista 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. 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 e 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!

