

## Prove comparative in Val d'Ultimo



# Pneumatici invernali, il test con la scuola di De Adamich

PRACUPOLA — Pneumatici invernali: una comodità o una necessità? Uno e l'altro, ma soprattutto un indispensabile strumento per garantire la massima sicurezza quando si viaggia nei mesi freddi. Già, perché questo tipo di gomma non serve solo sulla neve, bensì in ogni condizione del terreno a temperature inferiori ai sette gradi, limite oltre il quale le mescole estive si induriscono comportando una riduzione dell'aderenza, mentre quelle invernali ottimizzano le loro prestazioni.

C'è molto da fare, però, per creare una cultura della mobilità intelligente. Proprio per questo Assogomma (Gruppo produttori pneumatici) e Federpneus (Associazione nazionale rivenditori specialistici) hanno lanciato la campagna nazionale «Inverno in sicurezza» che, tra le varie iniziative, in questi giorni si concretizza anche con un'importante manifestazione a Pracupola, in Val d'Ultimo. Qui — da martedì fino a venerdì — duecento addetti ai lavori provenienti da tutta Italia hanno modo di effettuare un'efficace serie di test dinamici su neve, ghiaccio e asfalto con la preziosa regia degli istruttori della Scuola di guida sicura di Andrea De Adamich (tra i quali anche Thomas Kemener di Lana, pilota che corre su pista, e il rallyista trentino Alessandro Bettiga). Avendo come base l'appena inaugurato Hotel Arosea e l'accogliente ristorante Kuppelwies — dove proteggersi da una temperatura peraltro non inclemente — giornalisti, comandan-

ti della Polstrada, dei carabinieri, dei vigili urbani della città alpine, titolari di autoscuola e di società di leasing stanno verificando sul campo l'efficacia degli pneumatici invernali delle varie marche (Michelin, Pirelli, Goodyear, Yokohama) con vari test comparativi.

Quali i risultati più significativi? Anche rispetto alle catene (peraltro scomode da montare, operazione che può rivelarsi pericolosa se effettuata in strada, magari in condizioni di scarsa visibilità), le vetture equipaggiate con gli invernali garantiscono miglior tenuta stradale in curva (come testimonia la telemetria) e una lunghezza di frenata assai inferiore. Sfatato inoltre un luogo comune, ossia che con i veicoli a trazione integrale non siano poi così necessari gli pneumatici invernali: dopo aver affrontato una modesta salita innevata con un Suv a trazione integrale dotato di gomme termiche, ripetendo lo stesso tragitto alla guida dello stesso mezzo equipaggiato con pneumatici normali ci siamo infatti miseramente impantanati.

Confermato anche che non sono sufficienti pneumatici invernali solo sulle ruote che garantiscono la trazione. Certo, meglio che niente, ma la vettura tende a «partire» nella parte non equipaggiata con le termiche.

Dulcis in fundo, c'è da rilevare che ormai il gap di prezzo è decisamente ridotto. Gli invernali costano mediamente il dieci per cento in più, un onere accettabile in nome della sicurezza.

**Daniele Porta**