

Freddo, pioggia e neve: le «invernali» vincono la sfida

Confronto in pista tra coperture «termiche» e tradizionali: le prime garantiscono tenuta, trazione e spazi di frenata ridotti

VARANO DE' MELEGARI Sull'auto-dromo di Varano de' Melegari si sono svolti i test organizzati da Assogomma e Federpneus, tesi a dimostrare come gli pneumatici siano fondamentali per la sicurezza stradale. In inverno, quando le condizioni meteo rendono più difficile la circolazione, è importante equipaggiare la vettura con la «scarpa» adatta alla stagione. In caso di pioggia, neve, brina e freddo intenso anche con fondo asciutto, la soluzione per viaggiare sicuri è il pneumatico invernale che fornisce prestazioni superiori in aderenza, frenata e motricità. Gli invernali (o «termici») si riconoscono dalla marcatura sul fianco M+S (mud + snow) accompagnata da marcature aggiuntive (ma non obbligatorie) come tre «montagnette» o un fiocco di neve stilizzato. Visivamente sono riconoscibili dalle fitte lamelle che, in ca-

so di neve, la intrappolano.

so di neve, la intrappolano.

Fondamentale è un montaggio omogeneo, con 4 pneumatici uguali, o estivi o invernali, e in caso di obbligo di circolazione con catene si è perfettamente in regola con il montaggio degli invernali perché il Codice della Strada prevede l'equivalenza tra l'invernale e il «catenato». In frenata su neve a 40 km/h un'invernale quasi dimezza gli spazi di frenata, mentre su acqua la frenata si riduce del 15%. In molti casi queste prestazioni fanno la differenza tra un incidente o semplicemente una frenata.

Una delle prove prevedeva la percorrenza di un terreno con pendenza di circa 15% condizionato con ghiaccio secco a circa 0°. È il caso in cui un Suv o una vettura con trazione integrale, in caso di neve e ghiaccio e forti pendenze non è comunque in grado di superare la salita

senza un equipaggiamento invernale. La ripartenza in salita a metà della rampa senza gomme invernali, pur con la trazione integrale diventava quasi impossibile e la vettura slittava. In discesa poi, dove la trazione integrale è ininfluente, la vettura senza pneumatici invernali diventa ingovernabile. Altro test su asfalto bagnato freddo: a 80 km/h lo spazio d'arresto di un pneumatico invernale rispetto ad un estivo è decisamente maggiore: circa 6 metri in meno (20%). Anche su ghiaccio secco, in pista, con pneumatici invernali l'auto mantiene direzionalità e trazione, invece con l'estivo si riscontra una evidente perdita di aderenza e direzionalità.

Quanto alla trazione (capacità di traino) la sola miscela di un pneumatico invernale rispetto a quella di un estivo in presenza di freddo tipico dei mesi invernali ha un grip superiore del 25% rispetto all'estivo.

ma. c.



Una Fiat Sedici impegnata su percorso ghiacciato

