



**INVERNO IN SICUREZZA:
I TEST DI PRACUPOLA**

La sicurezza non è un optional

Per il terzo anno consecutivo Assogomma e Federpneus ancora insieme nell'iniziativa "Inverno in Sicurezza" per far verificare ai vari interpreti e utenti della mobilità la necessità che se l'inverno incombe ci sono gli strumenti per vivere l'auto con tranquillità e sicurezza

Nell'ambito del più ampio progetto "Pneumatici sotto controllo" (promosso da Assogomma e Federpneus), oltre 200 partecipanti fra istituzioni, Forze dell'ordine, assicurazioni, leasing company, autoscuole, rivenditori specialisti, operatori della mobilità ed 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.

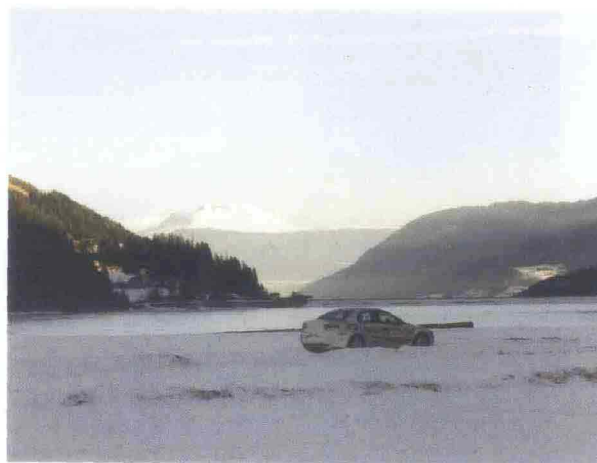
A coordinare le attività dinamiche la scuola di Guida Sicura di Andrea de Adamich che ha messo in pista un ampio e vario parco macchine: dalle Alfa Romeo con i modelli 147, 159 e Brera alle Maserati Coupé GranSport e alle BMW X5. Tutte auto tecnologicamente

avanzate e di alta qualità, ma di uso comune e normalmente circolanti per le nostre strade. Certo la Maserati può sembrare caso limite, ma è stata presa come esempio di grande berlina con trazione posteriore. Queste vetture 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.

Abbiamo partecipato ad una sessione di questi test di sicurezza stradale che si sono svolti a Pracupola in provincia di Bolzano: abbiamo visto, provato e documentato come alcuni luoghi comuni siano assolutamente distanti dal vero.

La cornice di Pracupola, propaggine finale della Val d'Ultimo, ai piedi dello Stelvio dove il fiume Falschauer diventa il lago Zoggler, era quanto mai suggestiva. Condizioni invernali e pista prove ricavata su quello che d'estate è un soffice prato da pascolo. Piloti collaudatori di provata esperienza e auto di sicura affidabilità. Situazione ottimale, quindi, e noi, in compagnia di un gruppo di rivenditori specialisti di pneumatici e del Consiglio Direttivo Federpneus, ci siamo cimentati nelle prove per noi notturne. Inizio ore 21,30. Temperatura esterna -5°. Partenza: ci aspettano 5 test e due verifiche.

Test n.1: Guida su percorso misto completamente innevato con un'auto a trazione anteriore (Alfa Romeo 159 JTD) equipaggiata con le gomme invernali sulle 4 ruote, una con gomme invernali solo sul treno traente anteriore (normali sul treno posteriore) e l'ultima con le gomme estive su tutte e 4 le ruote. A metà percorso distacco del sistema elettronico di controllo ESP in tutti e tre i casi e controllo elettronico di telemetria. Risultato: impossibile muoversi solo con i pneumatici estivi – la prova poi è stata cambiata montando le catene sulle ruote traenti – ma assoluta tranquillità e aderenza con tutte e 4 le ruote equipaggiate con pneumatici invernali. Messaggio: da sfatare il mito che bastano le gomme invernali solo sulle ruote motrici, il risparmio in termini economici non è confrontabile con la sicurezza

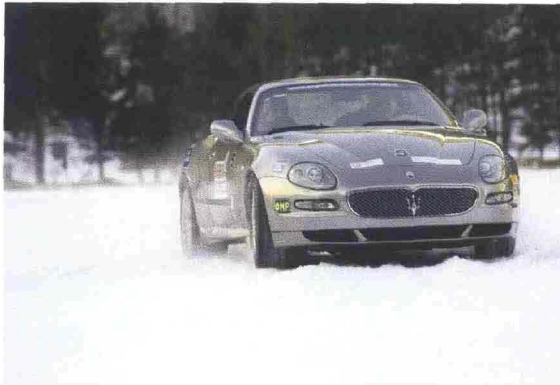


e poi si tocca con mano che le catene tolgono dagli impicci, ma ci si muove e basta.

Verifica "A": montaggio di catene da neve su uno spazio simile alla corsia di emergenza di un'autostrada. Anche con l'auto parzialmente sulla banchina e con l'asfalto pulito è quasi impossibile non uscire dall'ipotetica linea di demarcazione tra la corsia d'emergenza e la carreggiata. Un segnale impietoso suonava in continuazione per avvisare il pericolo di essere travolti. Verifica: anche delle persone esperte sono in difficoltà a montare le catene da neve in situazioni quasi ottimali. Immaginatoci un normale automobilista durante una nevicata, 20 cm di neve fresca sull'asfalto, il freddo, guanti inadatti e poca luce. Missione (quasi) impossibile. Messaggio: un utente "normale" deve riflettere circa le difficoltà che incombono nel tentare di montare le catene in caso di improvvisa necessità e ciò indipendentemente dalla loro maggiore o minore efficienza rispetto alle gomme da neve.

Test n. 2: Auto con trazione posteriore e catene montate e stessa auto (Maserati Coupé Gran Sport) con pneumatici invernali. Risultato: anche un'auto "pesante" con trazione posteriore ha benefici di guida decisa-

Come d'estate nessuno si sogna di andare in spiaggia con gli scarponi, così d'inverno non si gira per strada in sandali. Ed i pneumatici dovrebbero essere la stessa cosa: ad ogni stagione il pneumatico giusto. Questo è quanto a Pracupola si è voluto dimostrare. Noi adesso ne siamo ancora più convinti.



mente maggiori con le 4 gomme invernali, la guida e la tenuta con solo le catene sul treno posteriore non è confrontabile con tutti e 4 i pneumatici da neve. Messaggio: le grandi berline amano i pneumatici da neve come le piccole sportive.

Test n. 3: prova di frenata con un'auto (Alfa 159) con le catene e una con i pneumatici invernali, partenza da fermo e accelerata fino a 50 km/h e poi frenata decisa. Risultato: buona tenuta ma almeno 5 metri di maggior percorso con le catene. Gli invernali si ancorano al terreno in tutta tranquillità. Messaggio: non si creda che le catene in situazioni di emergenza siano più sicure.

Test n. 4: Guida su strada pulita e non innevata su auto (Alfa Romeo 147) con una coppia di catene sulle ruote traenti e una con 4 pneumatici da neve. Risultato: nella prima ipotesi a 50 km/h (limite massimo consentito dal Codice della Strada) una tortura di rumorosità e di sobbalzi, meglio la guida con le gomme invernali anche a maggiore velocità. Messaggio: anche ammesso che si voglia montare le catene è verificato il rischio di danneggiare comunque il pneumatico, quindi togliere le catene appena finisce la strada innevata, non aspettare neanche un metro in più.

Test n. 5: Guida su percorso "tortuoso" di una Alfa Romeo Brera 4x4 con pneumatici da neve e stessa auto con pneumatici estivi. Risultato constatato: la 4x4 con pneumatici estivi bisognava controllarla e tenerla in



strada ad ogni metro, quella con i pneumatici invernali si comportava come sull'asfalto pulito. Messaggio: non ci si illuda che una 4x4 con pneumatici estivi risolveva dagli impicci, la differenza è sostanziale.

Verifica B: come si comporta un grosso SUV (BMW X5 3.0 con pneumatici 255/55/18) in situazioni estreme con i pneumatici estivi oppure con 4 pneumatici invernali? Verifica: con 4 gomme invernali, in salita e partendo da fermo, su un tracciato completamente innevato, si parte e si riparte tranquillamente, si scende anche una considerevole pendenza; con le 4 gomme estive - nel nostro caso nuove - l'auto è incontrollabile: si "slitta" pericolosamente e senza controllo in discesa, mentre in salita ci vuole del bello e del buono per muoversi. Messaggio: Il SUV è bello ma d'inverno con i pneumatici giusti è meglio, anzi, indispensabile. Provare per credere.

In conclusione quanto emerso da queste verifiche e da questi test è la "prova provata" che non si scherza con il fuoco, anzi con l'inverno. La bianca e romantica morbida coltre, gioia dei bambini e paradiso per gli sciatori, ed il freddo e il gelo possono risultare fatali anche ai piloti più esperti alla guida delle auto, ritenute, più sicure. Come d'estate nessuno si sogna di andare in spiaggia con gli scarponi, così d'inverno non si gira per strada in sandali. Ed i pneumatici dovrebbero essere la stessa cosa: ad ogni stagione il pneumatico giusto. Questo è quanto a Pracupola si è voluto dimostrare. Noi adesso ne siamo ancora più convinti.

Ugo Nazzarro

