

LA STAMPA.it | MOTORI

[Archivio storico](#)

[OPINIONI](#) [POLITICA](#) [ESTERI](#) [CRONACHE](#) [COSTUME](#) [ECONOMIA](#) [TECNOLOGIA](#)
[ARTE](#) [FOTOGRAFIA](#) [BENESSERE](#) [CUCINA](#) [MODA](#) [MOTORI](#) [SCIENZA](#)

NEWS

15/11/2009 - INEDITE PROVE DI SICUREZZA A VARANO. CON VETTURE SENZA AUTISTA

I consigli del pilota-robot “Montate gomme invernali”



ALBERTO CALLIANO, VARANO DE' MELEGARI

Con precisione millimetrica, la potente vettura disegna traiettorie, esegue staccate al limite, imposta curve lungo il tracciato dell'Autodromo Riccardo Paletti. Quando rientra ai box, sorprende: nell'abitacolo non c'è nessuno. Pare una scena di «Christine la macchina infernale», il film di John Carpenter derivato dal romanzo di Stephen King. Invece è un avanzato sistema di controllo oggettivo sul comportamento dei pneumatici, utilizzato da Assogomma a complemento dei test tradizionali: nuovo tassello nell'articolato programma «Pneumatici sotto controllo» a favore della sicurezza stradale.



Il sistema prevede una serie di attuatori gestiti da un computer che opera sulla base di comandi radio. Consente di impostare svariate politiche di guida (come con un pilota automatico) o compiere manovre varie con assoluta precisione, aggirando il fattore della variabile umana, sempre presente anche se al volante c'è un collaudatore esperto. Nel caso specifico, i test riguardano pneumatici invernali M+S che in questo periodo tornano di grande attualità. Come sottolinea Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma «l'utilizzo del pneumatico giusto nella stagione invernale è fondamentale per migliorare guidabilità e sicurezza».

La miscela più morbida, la scolpitura profonda e il battistrada a lamelle rendono queste gomme più efficaci di quelle estive in molteplici situazioni: dal fondo innevato o ghiacciato (per il Codice possono essere utilizzate al posto delle catene) alla semplice presenza di bassa temperatura con asfalto asciutto. In quest'ultimo caso, prove di frenata eseguite proprio dal «robot» hanno evidenziato come a 7 gradi e 80 km/ora il pneumatico invernale consenta di fermarsi in 24 metri contro i 30 di un estivo.

Nella stessa situazione termica, in caso di manovre improvvise (evitamento di un ostacolo), il pneumatico estivo manifesta reazioni più brusche; e quando la temperatura scende a -6°, accelerando in curva a bassa velocità (ad esempio in una rotonda) evidenzia una notevole perdita di aderenza e direzionalità.

Sulla neve, differenze ancora più importanti: una pendenza del 15% (la rampa di un garage) con gli estivi può rivelarsi insuperabile anche per una trazione integrale e la discesa trasformarsi in una prova di bob. L'invernale, invece, offre grip e guidabilità e in frenata può dimezzare gli spazi d'arresto (migliorandoli del 15% sul bagnato). Vantaggi evidenti, a patto di equipaggiare tutte le ruote. Il montaggio degli invernali solo sull'asse di trazione, infatti, talvolta può rendere la vettura inguidabile.