

15 novembre 2009

AUTO E PRODOTTI



I pneumatici giusti fanno l'inverno più sicuro

Pubblicato alle 16:07 in: [pneumatici](#) [pneumatici invernali](#)

Montare le gomme per la brutta stagione fa viaggiare più tranquilli, anche se non nevicava. Ne abbiamo avuto prova in una serie di test sul circuito di Varano de' Melegari.



Galleria fotografica



VECCHI CONCETTI DA SFATARE - Molti le chiamano ancora impropriamente "gomme da neve", le comprano al posto delle catene e le utilizzano giusto nel periodo in cui vanno in vacanza a sciare o se abitano in una zona dove nevicava spesso. Se poi possiedono una Suv sono

Sezioni news



Auto e Prodotti



Notizie dalla rete



Spy



Politica e Trasporti



Industria e Finanza



Sport



Saloni

News per marca

Abarth (2)
 Alfa Romeo (28)
 Aston Martin (3)
 Audi (15)
 BMW (13)
 Bentley (1)
 Bugatti (2)
 Chevrolet (3)
 Chrysler (16)
 Citroën (21)
 DR (1)
 Dacia (1)
 Daihatsu (2)
 Dodge (4)
 Ferrari (24)
 Fiat (60)
 Ford (14)
 Great Wall (1)
 Honda (8)
 Hummer (1)
 Hyundai (11)
 Infiniti (2)
 Jaguar (5)
 Jeep (3)
 Kia (7)
 Lada (2)
 Lamborghini (3)

Video

L'intervista a Ferdinando Canizzo
 Responsabile Innovazione Ferrari



Porsche Boxster
 Spyder

È una versione speciale della Boxster, vero e proprio omaggio alla 550 Spyder degli Anni 50.



All'Estimil con la
 Porsche 911 Turbo

Due giri di pista, durante la presentazione della 911 Turbo, con la sportiva tedesca: alla guida, un collaudatore.



L'Alfa Romeo MiTo
 MultiAir a

Nürburgring
 Abbiamo provato la

convinti di poterne fare a meno, tanto c'è la trazione integrale... Tutti concetti sbagliati. Le **gomme invernali** diventano preziose quando la colonnina di mercurio scende sotto i 7 gradi centigradi. Sono necessarie per ogni tipo di trazione, e vanno montate su tutte e quattro le ruote.

NON BASTA RIDURRE LA VELOCITÀ - Per dimostrarlo, l'Assogomma (l'associazione dei produttori di **pneumatici**) ha organizzato alcuni test sulla pista dell'Autodromo di Varano de' Melegari. Lo stesso "esercizio" era fatto due volte con la stessa auto, ma con **pneumatici** diversi: prima quelli normali, poi gli **invernali**. Le differenze sono state evidenti: con **gomme invernali** il comportamento dell'auto (spazi di frenata, tenuta di strada e stabilità nelle manovre brusche) è più sicuro. Infine, montando le **gomme invernali** solo sulle due ruote motrici, la vettura si è dimostrata ingovernabile in ogni condizione, comportandosi persino peggio di quando aveva montate quattro gomme normali.

LE QUATTRO PROVE "DEL NOVE" - Ecco i test (svolti alla temperatura ambiente di 7 °C) che ci hanno tolto ogni dubbio sull'utilità dei **pneumatici invernali** anche per chi usa l'auto "lontano dai campi da sci".

> 1° TEST: ROTATORIA A 40 KM/H



Consente di valutare la tenuta di strada. L'auto è un'Alfa Romeo MiTo 1.6 JTDm. Gomme Michelin 215/45 R 17, portate alla **temperatura di -15 °C** grazie all'uso di ghiaccio secco (anidride carbonica congelata a -78 °C). Percorriamo una rotatoria bagnata a 40 km/h, in seconda marcia, e a metà anello acceleriamo improvvisamente.

Con gomme invernali riusciamo a mantenere direzionalità e trazione, mentre con quelle estive perdiamo motricità e l'auto tende ad andare dritta. Immaginiamo questa situazione nella guida in città, dove in una rotatoria dobbiamo accelerare, magari perché un'altra vettura sta sorraggiungendo: senza le **gomme giuste**, con un'accelerazione brusca per levarci d'impiccio, rischiamo di perdere il controllo dell'auto.

> 2° TEST: CURVE STRETTE IN PENDENZA A 60 KM/H



L'auto è un'Alfa Romeo MiTo 1.4 Turbo benzina, con **ABS** attivo ed **ESP** disinserito. **Gomme** Goodyear 195/55 R 16 Run Flat. L'automobile è in terza a 60 km/h; affrontando le curve bagnate, basta rilasciare il pedale dell'acceleratore e, con le **gomme estive**, il retrotreno si alleggerisce, rischiando di portarci fuori pista. Ripetiamo il test con le **gomme invernali** e la differenza è netta, una minima perdita di aderenza che correggiamo facilmente con lo sterzo.

> 3° TEST: EVITAMENTO DI UN OSTACOLO A 60 KM/H



Lancia (4)
Land Rover (3)
Lexus (7)
Lotus (7)
Maserati (3)
Mazda (4)
McLaren (3)
Mercedes (12)
Mini (4)
Mitsubishi (4)
Nissan (9)
Opel (23)
Peugeot (11)
Porsche (18)
Renault (15)
Rolls-Royce (1)
Rover (2)
Saab (8)
Seat (6)
Skoda (3)
Smart (4)
Ssangyong (1)
Subaru (3)
Suzuki (6)
Tata (1)
Toyota (12)
Volkswagen (18)
Volvo (10)

Archivio news

maggio 2009 (18)
giugno 2009 (18)
luglio 2009 (31)
agosto 2009 (56)
settembre 2009 (162)
ottobre 2009 (136)
novembre 2009 (81)

MiTo sul circuito più impegnativo del mondo: un duro test per la piccola Alfa.

Guarda gli altri video

News correlate

>> Nuove regole per i pneumatici
>> Le gomme non si gettano più via

News più lette della settimana

Spy

Alfa Romeo Milano, tutti i segreti prima del rush finale

Auto e prodotti

La nuova Fiat Doblò sorpresa in versione definitiva

Auto e prodotti

Abbiamo provato la Ferrari 458 Italia

Auto e prodotti

È in edicola il numero di dicembre di alVolante

Spy

Abbiamo scoperto dove l'Alfa Romeo Milano farà gli ultimi test

Auto e prodotti

Francoforte 2009 - Il nuovo stile della Hyundai debutta sulla ix35

News più lette del mese

Spy

L'Audi A1 contro tutti

Spy

Alfa Romeo Milano, tutti i segreti prima del rush finale

Spy

Nuovi dettagli sull'Alfa Romeo Milano

Auto e prodotti

Esame Nürburgring per l'Alfa Romeo MiTo

Industria e finanza

Nel 2012 l'Alfa Romeo torna negli Usa

Auto e prodotti

Il nostro video e le opinioni del pubblico sulla Citroën C3

News più votate

Auto e prodotti

Alfa Romeo Milano, vi piace il nome?

Auto e prodotti

Gordini, una storia che ritorna

Auto e prodotti

La nuova Fiat Doblò sorpresa in versione definitiva

Auto e prodotti



L'auto è un'Alfa Romeo 147 con ABS attivo ed ESP disinserito. Gomme Bridgestone 205/55 R 16. Asfalto raffreddato con ghiaccio secco. Con la macchina in terza marcia e a 60 km/h, affrontiamo una corsia delimitata da birilli, fino a incontrare un ostacolo che dobbiamo evitare con una brusca doppia sterzata, prima a destra poi a sinistra, e subito riprendere la traiettoria. Lo stesso esercizio è fatto prima utilizzando quattro **gomme invernali**, poi con le estive e infine con una soluzione "mista": **invernali** davanti, estive dietro.

Con un equipaggiamento omogeneo di quattro **gomme invernali** abbiamo avvertito un leggero sottosterzo, ma senza perdita di controllo, mentre montando quattro pneumatici estivi abbiamo subito un forte sottosterzo, con successivo "effetto pendolo" e perdita di aderenza del retrotreno. Infine, equipaggiando la vettura con la soluzione mista, la 147 si è rivelata talmente inguidabile da perdere pericolosamente il controllo e finire in testacoda!

> 4° TEST: SBANDATA PROCURATA 40 km/h



Auto Alfa Romeo 159 JTDm, con ABS attivo ed ESP disinserito. Gomme Marangoni 215/55 R 16, asfalto resinato e bagnato (ha un'aderenza paragonabile al ghiaccio). Con l'auto in seconda marcia e a quaranta all'ora, passiamo su una piastra mossa da una serie di dispositivi idropneumatici: al passaggio delle ruote posteriori sulla piastra il movimento di quest'ultima ci fa sbandare (se lo spostamento è tanto si arriva a innescare un testacoda). Avviene sia con **pneumatici** normali sia **invernali**, ma è evidente la maggiore facilità di controllo che consentono le **gomme termiche**.

L'UOMO INVISIBILE AL VOLANTE - Per questa prova un po' particolare utilizziamo una Maserati Quattroporte Sport GTS in grado di guidare da sola, grazie ad azionamenti elettropneumatici, comandati da un computer, e a un sistema satellitare GPS (foto qui sotto a sinistra).



La Nissan Leaf in Italia a fine 2010

Auto e prodotti

La Renault produrrà una rivale della Tata Nano

Auto e prodotti

Lotta in famiglia: l'Audi R8 Spyder sfida la Lamborghini Gallardo

News più commentate

Auto e prodotti

È in edicola il numero di dicembre di alVolante

Spy

Alfa Romeo Milano, tutti i segreti prima del rush finale

Auto e prodotti

Abbiamo provato la Ferrari 458 Italia

Auto e prodotti

Nuova Panda, che numeri!

Auto e prodotti

La nuova Fiat Doblo sorpresa in versione definitiva

Auto e prodotti

Porsche 911 Turbo o Ferrari 458 Italia?

Si muove sulla pista a 80 km/h e sul rettilineo bagnato inciotta: con **pneumatici invernali** l'auto si ferma in 24 metri, con quelli estivi in 30 (foto qui sopra a destra). Sei metri possono fare una bella differenza quando una macchina o un passante ci tagliano la strada. E la differenza aumenta al crescere della velocità...



Con temperature sotto i 7° C, i pneumatici invernali aiutano molto anche in frenata.

SERVONO LE "SCARPE" GIUSTE - I test hanno dimostrato come quei pochi centimetri di gomma a contatto con il suolo siano fondamentali per la sicurezza stradale. Quando fa freddo, soprattutto sul bagnato, il **pneumatico invernale** fornisce prestazioni superiori in aderenza, frenata e motricità. Meglio tenerne conto e far calzare alla nostra auto le "scarpe" giuste per affrontare l'inverno.

Si riconoscono per il marchio **M+S** (obbligatorio per il Codice della strada), spesso accompagnato da tre montagne o un fiocco di neve stilizzato. Attenzione però anche alcune gomme per Suv usano la sigla **M+S** (significa Mud&Snow, fango e neve), pur non essendo delle invernali vere e proprie.



Per togliersi ogni dubbio, basta vedere se il battistrada è ricco di lamelle (foto qui sopra): intrappolano la neve, migliorando l'aderenza, perché l'attrito "neve su neve" è maggiore di quello "gomma su neve". Solo in questo caso la gomma è fatta con una speciale miscela che migliora l'aderenza (anche sul bagnato e sull'asciutto) ogni volta che la temperatura si avvicina allo zero.

PERCHÈ BISOGNA AVERE OTTO GOMME? - Alcuni automobilisti non montano le **gomme invernali**, spaventati dal loro costo. In realtà non si tratta di una spesa in più, ma di un previdente investimento. Nei mesi in cui le utilizziamo, infatti, non consumiamo quelle normali.

Se poi si tiene conto di quanto ci può costare un incidente, anche di lieve entità, il vantaggio di montare **gomme invernali** è evidente. E conviene farlo subito: nei mesi invernali in quasi tutte le nostre città la temperatura minima media scende spesso sotto i fatidici 7 gradi centigradi.

Vota questo articolo: 

Media: 4.5 (4 voti)