

<http://www.repubblica.it/motori/index.html>

la Repubblica.it

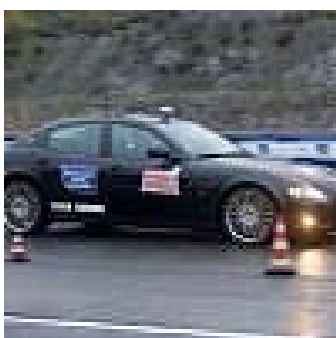
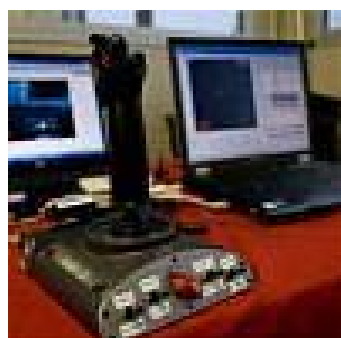
Motori

Sicurezza

Pneumatici invernali promossi dal pilota-robot

Un test per capire che gli invernali sono consigliabili anche nell'uso quotidiano, non solo nelle regioni più fredde, in quanto forniscono prestazioni superiori in aderenza, frenata e motricità

FOTO



Un test per capire che gli invernali sono consigliabili anche nell'uso quotidiano, non solo nelle regioni più fredde, in quanto forniscono prestazioni superiori in aderenza, frenata e motricità

Pneumatici invernali promossi dal pilota-robot

di SERGIO BRACCINI



- [**FOTO**](#)

I pneumatici invernali vengono promossi a pieni voti per i loro vantaggi nella sicurezza stradale anche dal pilota-robot. Il test che cancella una volta per tutte l'errata, diffusa convinzione che queste siano "gomme da neve", da usare solo in settimana bianca, è andato in scena sul circuito Riccardo Paletti di Varano de Melegari nel corso di una dimostrazione promossa da Assogomma. E organizzata in collaborazione con i costruttori (Bridgestone, Good Year, Marangoni, Pirelli, Michelin e Yokohama) per far passare il concetto che gli invernali sono consigliabili anche nell'uso quotidiano ovunque, non solo nelle regioni più fredde, in quanto forniscono prestazioni superiori in aderenza, frenata e motricità.

Più che a una prova, pareva di assistere a un film. Preparato con un set da grande produzione. Fondo condizionato su una temperatura di 7 gradi (soglia sotto alla quale sono consigliate le "scarpe" da inverno). Maserati Quattroporte senza conducente, imbottita di sensori e attuatori gestiti da un computer che opera sulla base di comandi radio. Tecnici armati di notebook e walkie talkie. Superato lo choc di veder avanzare da sola una vettura del genere tra birilli, getti d'acqua e strumentazioni traboccanti di fili e antenne, è iniziata la raccolta dei dati. Che hanno dimostrato come in rettilineo, su asfalto bagnato freddo, a circa 80 km/h, lo spazio d'arresto di un pneumatico invernale sia in media di 24 metri, contro i 30 di un estivo. Il che vuol dire avere di 6 metri in più per evitare, con una frenata d'emergenza, un'auto che si arresta all'improvviso o un imprevisto ostacolo che ci attraversa la strada. "In percentuale - spiega il direttore di Assogomma, Fabio Bortolotti - è il 20% in meno lo spazio di frenata di un invernale.