

INVERNO IN SICUREZZA: ANCHE SUV, CROSSOVER E 4X4 PERDONO ADERENZA SE NON MONTANO PNEUMATICI ADEGUATI

Neve e fondo gelato: senza gomme termiche il pericolo è dietro l'angolo

Alessandro Goldoni

MADONNA DI CAMPIGLIO

DUE AMBULANZE sulle nevi di Madonna di Campiglio. Partono in coppia a sirene spiegate e con la luce blu. Gli sciatori all'arrivo di una pista osservano attoniti. Cadute multiple sugli sci? Lavoro straordinario per il Pronto Soccorso?

No, nessuna emergenza medica, invece un test d'emergenza frenata. Una Volkswagen Caravelle è equipaggiata con pneumatici normali «estivi», l'altra con gomme invernali. Percorrono un tratto chiuso al traffico su una strada in leggera discesa innevata, alla velocità di 45 kmh poi inchiodano entrambe. La prima, malgrado l'Abs, scivola come una sapo-netta e si arresta dopo 50 metri, mentre l'ambulanza con gli pneumatici antineve si ferma in 20 metri. In una situazione di traffico normale, un probabile tamponamento avrebbe fatto la differenza.

Quest'anno l'appuntamento con le prove di «Inverno in sicurezza» organizzate dal Gruppo Produttori di Assogomma, cade proprio a fagiolo: un'Italia sottozero e sepolta sotto la neve. I rischi non sono solo in montagna, ma nelle strade di città, negli spostamenti quotidiani: auto che se va bene si piantano se va male sbattono o escono di strada. «E oltre all'imprudenza di chi sta al volante – spiega Fabio Bertolotti, – ci si mette una normativa spesso confusa: segnali che non prevedono l'obbligo di catene o pneumatici stradali, ma solo la necessità; una selva di ordinanze lampo una diversa dall'altra: in questi giorni ne abbiamo contate 150». Sulle nevi di Madonna di Campiglio, i test di Assogomma (effettuati su veicoli commerciali e di Pronto soccorso, Suv, utilitarie, persino fuoriserie come la Maserati Gran Turismo) dimostrano che in Italia abbiamo ancora molto da imparare per quanto riguarda la guida in condizioni meteo estreme.

Una buona lezione arriva per gli improvvisi piloti di Suv e Crossover, convinti che 4x4 sia una cabala, un antidoto contro neve e ghiaccio. Nella prova di ripartenza su una rampa effettuata su Volvo XC60 in differenti configurazioni, con gomme estive e invernali, nel primo caso la vettura si blocca e scivola indietro, nel secondo il grip è efficace e consente di riguadagnare la salita.

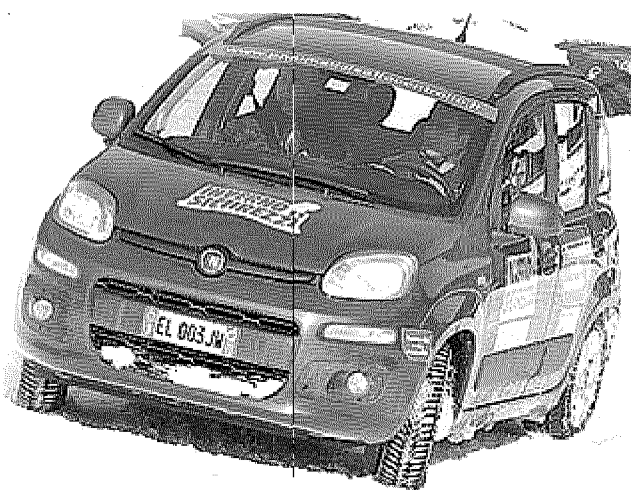
Da sfatare pure la convinzione che per ottenere migliore aderenza sia sufficiente montare le gomme antineve soltanto su un asse (delle ruote motrici). La simulazione viene effettuata su un percorso ovale a bordo di tre Fiat Panda: la prima equipaggiata con 4

gomme invernali, la seconda con 4 pneumatici estivi, la terza attrezzata al 50%.

Nessun problema alla guida della prima vettura che affronta disinvolta il fondo bianco a tratti ghiacciato. Effetto bob sulla seconda che tende a scivolare e a sbandare al primo accenno di sterzata o frenata.

Apparente sensazione di guida sicura in rettilineo sulla terza Panda, ma appena si entra in curva, l'utilitaria va in testacoda.

Sulla neve insomma non si scherza. Al primo accenno di freddo è meglio prevenire spiacevoli sorprese.



Retaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.