



Provare per credere, gli invernali convengono

Un test in pista su fondo scivoloso ha messo in evidenza come una gomma invernale sia incredibilmente più sicura di una estiva

Pneumatici invernali promossi a pieni voti **per la sicurezza stradale**. E' questo il risultato dei **test dinamici**, promossi da **Assogomma**, svolti sul circuito di Varano de' Melegari (PR). Sotto l'egida dell'associazione, rappresentata dal direttore Fabio Bertolotti, l'iniziativa ha visto la presenza dei rappresentanti italiani dei **maggiori costruttori di pneumatici** ovvero Bridgestone, Continental, Good Year, Marangoni, Michelin, Pirelli e Yokohama.

L'intento - assolutamente centrato - era quello di rimarcare **l'importanza** nella **stagione fredda** dei **pneumatici invernali** che garantiscono maggiore aderenza e motricità rivelandosi fondamentali per la riduzione degli incidenti.

Grazie alla **mescola più morbida** che diventa efficace **al di sotto dei 7° C**, alle fitte lamelle sui tasselli e alla scolpitura profonda, i pneumatici invernali - con una vettura di media cilindrata a 40 km/h - riescono a **dimezzare lo spazio di frenata** sulla **neve**. Anche in caso di pioggia e con temperature invernali la stessa vettura a 80 km/h equipaggiata con pneumatici invernali è in grado di ridurre il suo spazio di arresto fino al 15%.

Questi dati oggettivi che possono fare la differenza in una frenata d'emergenza e che sono stati testati più volte sul circuito di Varano de' Melegari, dove ha sede anche il Centro Internazionale di Guida Sicura diretto da Andrea de Adamich, dimostrano come le **gomme invernali** possano fornire un determinante **contributo alla sicurezza** stradale.



Alla prova dei fatti

Primo test: pendenza del 15%, gomme Continental. A bordo di Fiat Sedici e Alfa 159, pur con la trazione integrale, in caso di neve e ghiaccio e forti pendenze, non sono comunque in grado di superare agevolmente la salita senza un equipaggiamento invernale. La ripartenza a metà della rampa senza invernale, diventa praticamente impossibile. Ancora peggio in discesa, dove risulta ininfluente la trazione integrale, anzi... Le vetture senza pneumatici invernali diventano ingovernabili, causa anche i maggiori pesi in gioco.

Secondo test: frenata su viscido, gomme Pirelli. Su una sportiva Maserati Quattroporte si raggiunge la velocità di 80 km/h per poi premere a fondo sul pedale del freno. L'auto equipaggiata con il pneumatico invernale si arresta dopo circa 24 metri, con l'estivo servono 30 metri. Sei metri di differenza si traducono in un 20% di efficacia in meno dell'estivo.

Terzo test: tenuta laterale, gomme Michelin. Questa prova è stata fatta a bordo di una nuovissima Alfa Romeo Mito 1.4 JTD: la vettura viaggia a velocità costante in seconda marcia su un anello con gomme anteriori condizionate da ghiaccio secco (-6°/ 0°); a metà dell'anello giù tutto sul pedale del gas per verificare il grip in curva. Con pneumatici invernali l'auto mantiene direzionalità e trazione, invece con l'estivo si riscontra una evidente perdita di aderenza e direzionalità.

Quarto test: handling, gomme Goodyear. Stavolta siamo a bordo di un'Alfa Mito 1.4 turbo. In questa prova di handling e tenuta di strada in curva con cambio di direzione non vi è condizionamento termico di pista o di gomme. La vettura viene lanciata su un percorso misto a circa 60 Km/h per poi frenare. Si percepisce nettamente la differenza dei due equipaggiamenti con un netto vantaggio per l'equipaggiamento invernale.

Quinto test: guida invernale senza ESP, gomme Bridgestone. A bordo di un'Alfa Romeo 147 con elettronica attiva ma ESP disinserito, è facile verificare come il pneumatico invernale sia la miglior soluzione in inverno, ma che la peggior soluzione adottabile sia quella di avere un equipaggiamento misto estivo/invernale. Per dimostrarlo, l'Alfa Romeo 147 viaggia a 60 km/h e, per evitare un ostacolo improvviso con un equipaggiamento misto, si dimostra inguidabile perdendo il controllo al posteriore. Meglio allora con pneumatici tutti estivi, con cui si evidenzia un marcato sottosterzo, e sicura con l'equipaggiamento invernale.

Sesto test: tenuta posteriore, gomme Marangoni. Un'Alfa 159 JTD viene lanciata su una speciale piastra idropneumatica a gestione elettronica e bassa aderenza che provoca la sbandata repentina del posteriore. La prova si svolge a circa 35 km/h in seconda marcia. Il pneumatico estivo mostra una perdita di aderenza più brusca rispetto all'invernale, che invece mantiene grip e direzionalità superiori.

Settimo test: prova dinamometrica d'aderenza, gomme Yokohama. La prova consiste nel condizionare i pneumatici anteriori di un'Alfa Romeo Brera con ghiaccio secco. Quindi si aggancia la vettura a un dinamometro da una lato e dalla parte opposta a una trattoria. Freno a mano tirato e prima marcia inserita. Quindi azione sulla fune trattoria. Con i pneumatici estivi il dinamometro alla prova di trazione ha segnato una trazione pari a 520 kg, mentre con i pneumatici invernali la trazione è pari a 650 kg. La differenza di 130 kg a favore dei pneumatici invernali evidenzia la superiorità del 25% di grip rispetto agli estivi.