

Gomme senza Segreti



Non vedono l'ora che arrivi il gelo

Se le temperature scendono, i pneumatici invernali lavorano al meglio, migliorando frenata, stabilità e tenuta di strada. I test che abbiamo fatto in pista parlano chiaro

C'è ancora qualcuno che pensa che le gomme invernali siano utili solo sulla neve. Nulla di più sbagliato. Ogni volta che la "colonnina di mercurio" si avvicina allo zero **fanno più presa sull'asfalto**, grazie alla loro speciale miscela (gli "ingredienti" che compongono il battistrada). Al contrario,

i pneumatici "estivi" diventano molto rigidi, a scapito dell'aderenza.

E AUMENTA L'IMPRONTA A TERRA

Più fa freddo, più la differenza si nota, ma già a 7 °C i benefici sono notevoli. Ne abbiamo avuto la prova nei test organizzati da Assogomma (l'associazione dei produttori di pneumatici) sul circuito di Varano de' Melegari,

vicino a Parma. La pioggia che ci ha accolto ha evidenziato anche la **migliore tenuta sul bagnato** garantita dalle invernali. Merito sempre dei materiali usati per il battistrada (specie della silice), oltre che del disegno dei tasselli: i tanti canali smaltiscono meglio l'acqua, aumentando l'area di contatto tra gomma e asfalto.

In frenata salta subito all'occhio la differenza



Nelle frenate d'emergenza, guadagnare anche solo un metro può fare la differenza tra evitare o no un incidente. E, con le gomme invernali, nelle prove di "inchiodata" da 80 km/h di metri ne abbiamo guadagnati quasi sei rispetto alle estive, fermandoci in 24 metri, anziché in 30.

ABBIAMO INGAGGIATO UN "PILOTA D'ACCIAIO"

Per frenare sempre con la stessa forza (e rendere la prova oggettiva) la Maserati Quattroporte del test era guidata da un robot: agiva su pedali e volante, calcolando la posizione dell'auto attraverso i segnali GPS.



aVolante 128

le invernali e la sicurezza



Se sbanda, si può riuscire a "tenerla"

Questa prova simula un'improvvisa perdita di controllo del retrotreno: può accadere, per esempio, in caso di urto laterale a un incrocio stradale. Per farlo sfruttiamo una speciale piastra di scuotimento: grazie a una serie di pistoni ad olio, controllati elettronicamente, la struttura si sposta rapidamente di lato appena l'auto passa con le ruote posteriori.

CON LE "ESTIVE" CI SIAMO GIRATI, CON QUELLE "DA NEVE" NO
 Transitando ad appena 35 km/h, il colpo subito dal retrotreno provoca una sbandata. L'asfalto verniciato e allagato (l'aderenza è paragonabile a quella che si ha sul ghiaccio) rende difficile il controllo, che ci riesce soltanto con le gomme termiche (la reazione è meno brusca).

Salvano dai testacoda

Una serie di curve e controcure, soprattutto se in discesa, può compromettere la stabilità della nostra vettura: le ruote posteriori tendono ad alleggerirsi e, se l'aderenza fra gomma e asfalto è scarsa, s'innesca un testacoda. È quanto abbiamo verificato sulla pista bagnata da una leggera pioggia.

SI SCIVOLA MOLTO DI MENO

Disinserito l'ESP, ci siamo "lanciati" tra le curve del circuito a 60 km/h con pneumatici a temperatura ambiente (7 °C). Con quelli termici, l'auto era più sicura, grazie alle reazioni più progressive e controllabili. Con le gomme estive, invece, rilasciando l'acceleratore capitava spesso di "intraversarsi".



Evitare un ostacolo è più facile



IN VIDEO SU
www.alvolante.it

Col freddo, specie sul bagnato, evitare un ostacolo è più facile con le gomme termiche. Ne abbiamo avuto la prova già a 60 km/h: in fondo a un breve rettilineo, dei birilli ci costringevano a un brusco "destra-sinistra". Durante il test, la temperatura ambiente era di 7 °C.

MONTARNE SOLTANTO DUE PUÒ... COSTARE CARO

Con pneumatici invernali (ed ESP disinserito) l'auto (a trazione anteriore) tende ad allargare la traiettoria con il muso, ma senza far correre seri pericoli, mentre con quattro gomme estive, la situazione peggiora. Tuttavia, la configurazione più pericolosa si è rivelata quella "mista": davanti le invernali facevano presa, mentre le posteriori (estive) causavano la perdita di controllo.

LE ABBIAMO RESE PIÙ DURE

Per rendere il test più severo, le ruote anteriori sono state portate a -15 °C, tenendole nel ghiaccio secco per qualche minuto: più la gomma è fredda, più diventa rigida e meno fa presa.



Così le curve fanno meno paura

In questo test, abbiamo percorso una rotatoria a velocità costante (40 km/h) con un'auto a trazione anteriore, l'Alfa Romeo MiTo 1.6 JTDm. Accelerando bruscamente, col controllo di trazione disinserito, le ruote davanti slittano e l'auto tende ad andare dritta. Montando le gomme invernali, il fenomeno è meno marcato e l'auto rimane governabile; con le estive, invece, è "partita per la tangente".

