

Si è in regola con il Codice della strada e le catene non servono più
Grazie alla mescola più morbida, spazi di arresto ridotti anche del 50%

NOSTRA PROVA

VARANO (PARMA) - Controllare la pressione e lo stato di usura degli pneumatici è una regola che vale sempre per la sicurezza e il risparmio al volante. Ma d'inverno può non bastare. Neve, Ghiaccio ma anche il semplice freddo richiedono infatti gomme adeguate: con quattro pneumatici invernali (quelli marchiati "M+S", cioè Mud+Snow, che tradotto significa "fango+neve") si può viaggiare in tranquillità e sicurezza con ogni condizione del fondo stradale. Ed è bene ricordarlo, con le M+S si può circolare senza problemi anche quando c'è l'obbligo di usare le catene da neve: si è in regola con il Codice della strada anche senza montare le catene.

Per dimostrare ancora una volta che cosa succede, anche con semplici condizioni di asfalto bagnato e temperature intorno ai 6-8 gradi, a chi guida con gomme invernali e a chi, invece, usa quelle "normali", Assogomma (Gruppo produttori pneumatici) e Federpneus (Associazione dei rivenditori specialisti) hanno organizzato sulla pista di Varano de' Melegari (Parma) una serie di test. Test che fanno parte della campagna di sicurezza "Pneumatici sotto controllo".

L'utilizzo della gomma giusta dell'auto per la stagione fredda è fondamentale per la riduzione degli incidenti. Grazie alla mescola più morbida



A sinistra: la preparazione con ghiaccio secco delle gomme usate per i test sulla pista di Varano.

Quattro gomme invernali e stop alle preoccupazioni

Fino a primavera, pioggia, neve e gelo non sono più un problema

che diventa efficace al di sotto dei 7°, alle fitte lamelle sui tasselli e alla scolpitura profonda, gli pneumatici invernali riescono a ridurre lo spazio di frenata su neve fino al 50% (con una vettura di media cilindrata a 40 km/h). 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%.

Anche in assenza di neve, ma solo con freddo intenso

che si verifica nei tre mesi invernali, la gomma invernale garantisce prestazioni migliori per la sicurezza stradale a costi pressoché invariati. Infatti mentre si viaggia con gli "invernali", non si consuma il treno di gomme estive che rima-

ne in garage.

Si possono montare alternativamente tutte le misure specifiche previste a libretto per gli invernali ma anche quelle previste per i pneumatici estivi.

pier.carlo.marcoccia@liberta.it

VARANO - Gli pneumatici invernali si riconoscono dalla marcatura sul fianco M+S che talvolta è accompagnata da marcature aggiuntive ma non obbligatorie come tre montagnette o un fiocco di neve stilizzato. Si raccomanda un montaggio omogeneo con quattro pneumatici uguali e in caso di obbligo di circolazione con catene con le M+S si è perfettamente in regola perché il Codice della strada prevede la perfetta equivalenza e alternative tra l'invernale e lo pneumatico catenato.

PROVA 1 - SALITA & DISCESA - Un Suv o una vettura 4x4, 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 in salita a metà della rampa senza invernale, pur con la trazione integrale diventa quasi impossibile e la vettura slitta. In discesa poi, dove risulta ininfluente la trazione integrale, la vettura senza pneumatici invernali diventa ingovernabile: slitta, scivola con le ruote

ITEST - Invernali ed estivi si sono misurati su curve, frenate e sbandate Pneumatici M+S: promossi in sicurezza da un super-confronto in sette mosse

bloccate e a causa della mancanza di direzionalità oltre che di aderenza si intraversa in modo molto pericoloso.

PROVA 2 - LA FRENATA - In rettilineo, su asfalto bagnato freddo, a circa 80 km/h lo spazio di arresto di uno pneumatico invernale rispetto a uno estivo è decisamente inferiore. Uno invernale frena in media in 24 metri, uno estivo in 30 metri. In percentuale è il 20% in meno lo spazio di frenata di un invernale rispetto ad un estivo. La prova è stata oggettiva in quanto è stata usata una vettura guidata da un vero e proprio robot che compie sempre gli stessi movimenti al millimetro.

PROVA 3 - LA ROTATORIA - Sono state messe a confronto due auto uguali fatte girare a velocità costante su un anello di una trentina di metri di diametro. Entrambe le auto avevano gomme anteriori (cioè sull'asse di trazio-

ne) raffreddate con ghiaccio secco (-6°/0°). Accelerando improvvisamente, l'auto con pneumatici invernali mantiene direzionalità e trazione, mentre quella con le gomme estive perde notevolmente aderenza e direzionalità.

PROVA 5 - LE CURVE - Su un tratto misto del circuito di Varano, alla vettura vengono fatte percorrere alcune curve a 60 km/h (una normale velocità da strada statale), quando improvvisamente si toglie il piede dall'acceleratore. In entrambi i casi si innescava una pericolosa sbandata (nonostante la velocità apparentemente bassa), ma l'auto con gomme invernali è più facilmente controllabile (perché sbanda meno), mentre quella con le estive il più delle volte va addirittura in testacoda. La sensazione soggettiva del guidatore viene poi confermata dai dati acquisiti dalla telemetria.

PROVA 5 - LA SCHIVATA - Lo sco-

po di questo test è quello di dimostrare come gli invernali siano la miglior soluzione in inverno, ma che la peggior soluzione adottabile sia quella di avere un equipaggiamento misto estivo-invernale. Per dimostrare ciò si è simulata una schivata improvvisa di fronte ad un ostacolo a 60 km/h. L'auto con un equipaggiamento misto si è dimostrata letteralmente inguidabile perdendo pericolosamente il controllo al posteriore. Con pneumatici tutti estivi, si è registrato invece un accentuato sottosterzo con conseguente perdita di aderenza al posteriore, mentre con un equipaggiamento invernale omogeneo la vettura comporta solo un leggero sottosterzo, ma grazie alla direzionalità garantita dal pneumatico invernale, non vi è perdita di controllo del mezzo.

PROVA 6 - LA SBANDATA - Un'auto è stata lanciata su una piastra idropneumatica di scuotimento

a gestione elettronica a bassa aderenza che provoca la sbandata repentina del posteriore. La prova si svolge a soli circa 30/35 km/h in seconda marcia: gli pneumatici estivi comportano una perdita di aderenza più brusca e maggiore rispetto a quelli invernali. È il caso di una curva o di un tratto di strada nel quale improvvisamente si trovi in una lastra di ghiaccio.

PROVA 7 - IL TRAINO - Un'auto con pneumatici raffreddati con ghiaccio secco e con il freno a mano tirato è stata trainata da un trattore agricolo. Un dinamometro digitale posto sul cavo di traino ha rilevato che con gli pneumatici estivi il dinamometro alla prova di trazione ha segnato una resistenza alla trazione pari a 520 kg, mentre con gli pneumatici invernali la trazione è salita a 650 kg. La differenza di 130 kg è pari al 25% della forza totale applicata. Questo dimostra tecnicamente che la sola mescola di uno pneumatico invernale rispetto a quella di un estivo in presenza di freddo tipico dei mesi invernali ha un'aderenza superiore del 25% rispetto all'estivo.

Il fatto

La notte non basta a cancellare il troppo alcool

di PIER CARLO MARCOCCIA

Anche se d'inverno fa freddo, l'alcool non è un buon modo per scaldarsi. Assolutamente da evitare, poi, se si intende mettersi al volante. E questo pure se uno non intende guidare subito. Anzi, se addirittura decide di metterci in mezzo una bella dormita.

Un'intera notte di sonno, infatti, può non bastare a smaltire un'abbondante bevuta della sera precedente e, a colazione se non addirittura al mezzogiorno successivo, si può ancora risultare con livelli di alcool nel sangue oltre i limiti di legge. Un motivo in più per non scherzare alla sera con vino, birra o superalcolici, soprattutto se il giorno seguente ci si deve mettere in viaggio per lavoro o per una vacanza.

In molti, svegliandosi al mattino, sono infatti convinti di essere a posto e, un po' di mal di testa a parte, di poter guidare senza problemi. Invece, le capacità di giudizio e di autocontrollo, così come la percezione degli ostacoli e la capacità di reazione, sono ancora compromesse. E, se dovesse capitare di essere fermati per un controllo o coinvolti anche solo in un semplice tamponamento, sospensione della patente e gravi sanzioni sarebbero assicurate.

Niente meglio dei numeri può spiegarlo. Prendiamo ad esempio un uomo di 80 kg di peso che dalle 19 alle 24 beve 5 birre "medie" da mezzo litro l'una (con gradazione alcolica di 5 gradi) e 5 bicchierini di cognac, whisky, grappa o altro di simile (ognuno di 2 cl a 40 gradi): non certo una bevuta "leggera", ma purtroppo un caso non infrequente. Secondo i calcoli fatti dalla rivista l'Automobile dell'Acì, il tasso medio (ma può variare - in più o in meno - a seconda delle caratteristiche individuali di ognuno) di smaltimento è di 0,10 grammi di alcool per litro di sangue ogni ora.

Ebbene, alle 24, il livello di alcolemia è di 1,55 grammi di alcool ogni litro di sangue. In piena notte, alle 4, si è scesi solo all'1,15 e, alle 6 (all'alba, cioè quando ad esempio un camionista riparte per il suo viaggio) si è ancora a quota 0,95. All'ora di colazione, le 8, il livello resta ancora alto, a quota 0,75, e solo alle 11, si è rientrati nei limiti di legge, con una misura dello 0,45. Le tracce della bevuta serale restano fino alle 15, quando in ogni litro di sangue ci sono ancora quote di alcool di 0,05 grammi.

E pensare che si è partiti da un'alcolemia di 1,55 a mezzanotte, quando invece la cronaca ogni tanto ci parla di persone coinvolte in incidenti o fermate da pattuglie delle forze dell'ordine mentre guidavano con livelli addirittura ben più alti... Quindi non c'è da stupirsi se al mattino ci capita di incontrare qualcuno che guida da ubriaco. Purtroppo può esserlo davvero.

L'OCCASIONE DA NON PERDERE



24 mesi garanzia

PORSCHE 911-996
Carrera 320CV

VEETTURA PERFETTA, 2002,
POCHI KILOMETRI

Cambio manuale, cerchi GT3, pelle nera soft, quadrante bianco, navigatore, sedili elettrici riscaldati con memorie. Appena tagliandata Porsche, gomme e freni nuovi.

solo € 33.700



N°2 AUDI Q5 2.0 TDI S-TRONIC PRONTA
bianca e nera cambio aut, sensori park, xeno



LAND ROVER RANGE SPORT 2.7
HSE 2007 full optionals



BMW X-5 3.0D ATTIVA 218CV 2004
full optionals



VW GOLF VI 2.0 TDI 110CV DSG
PRONTA cambio automatico



MERCEDES A 150 4/2009
cambio aut. navi



AUDI A3 2.0 TDI 140CV Ambition 2006
Cerchi 17"



OPEL ASTRA 1.7 TDCI SW 2007
climatizzatore, com. al vol., cerchi, cd



VW GOLF V 1.9 TDI 2004
climatizzatore, cd, fendinebbia



VW GOLF IV 1.6 H-LINE 2002
clima aut. cerchi in lega, fendinebbia



Auto Nuove, Km zero, Usato garantito, Noleggio, Assistenza
Via Emilia 1/A - Guardamiglio (LO) - Tel. 0377.452.061 - Cell. 392.16.52.156

www.4ruotelux.it

VENDI LA TUA AUTO?
DA NOI VALE DI PIÙ!

Vieni a trovarci, bevi un caffè
e te la valutiamo gratis

SABATO SEMPRE APERTI orario 9-12.30/15-18.30