

Energia

Sicurezza stradale

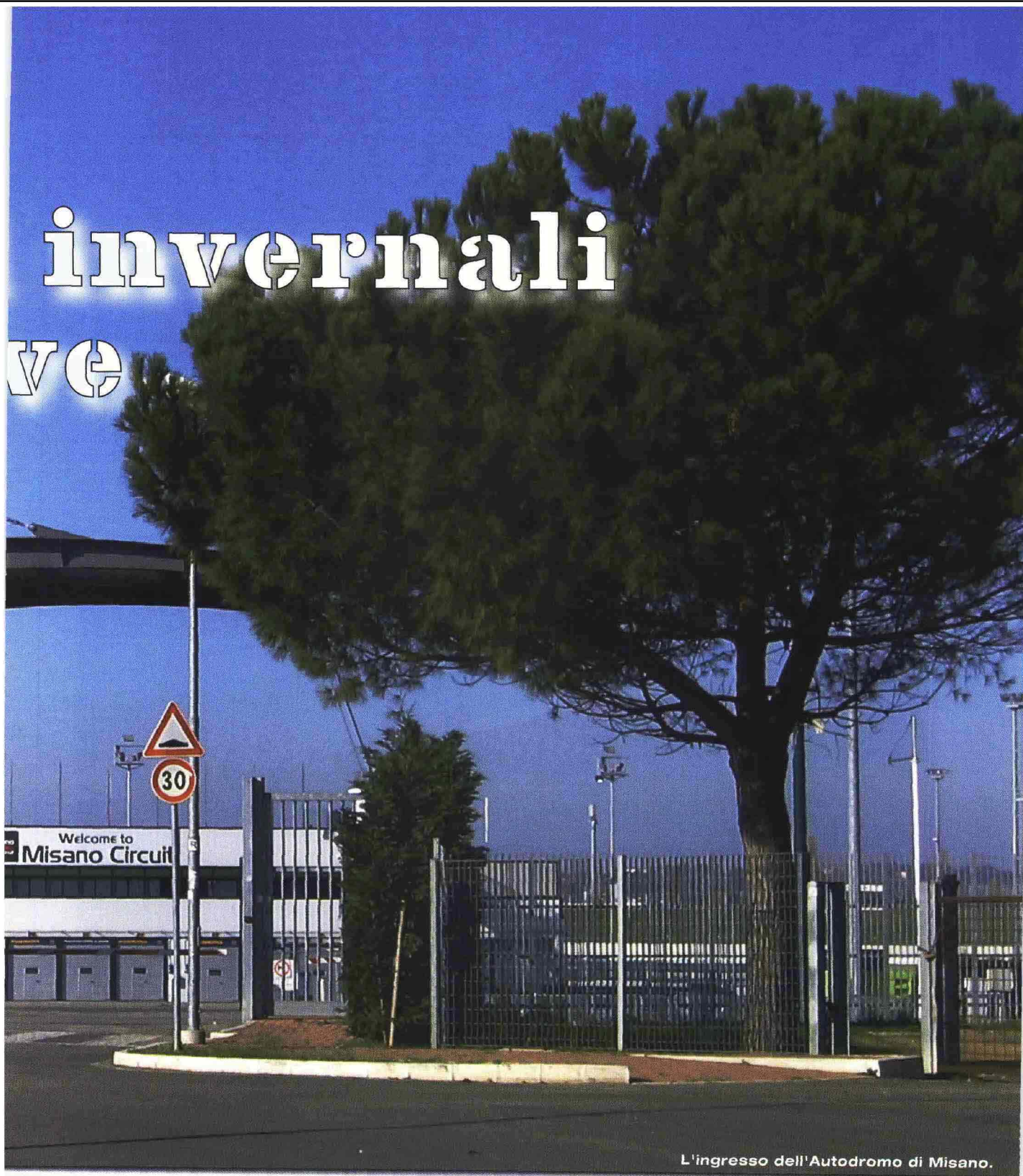
Pneumatici: gli anche senza ne

A Misano, test per toccare con mano l'efficacia dell'invernale. In montagna con la neve ma anche in pianura, senza neve



invernali

ve



L'ingresso dell'Autodromo di Misano.

dicembre 2008 **market**road 29

Energia

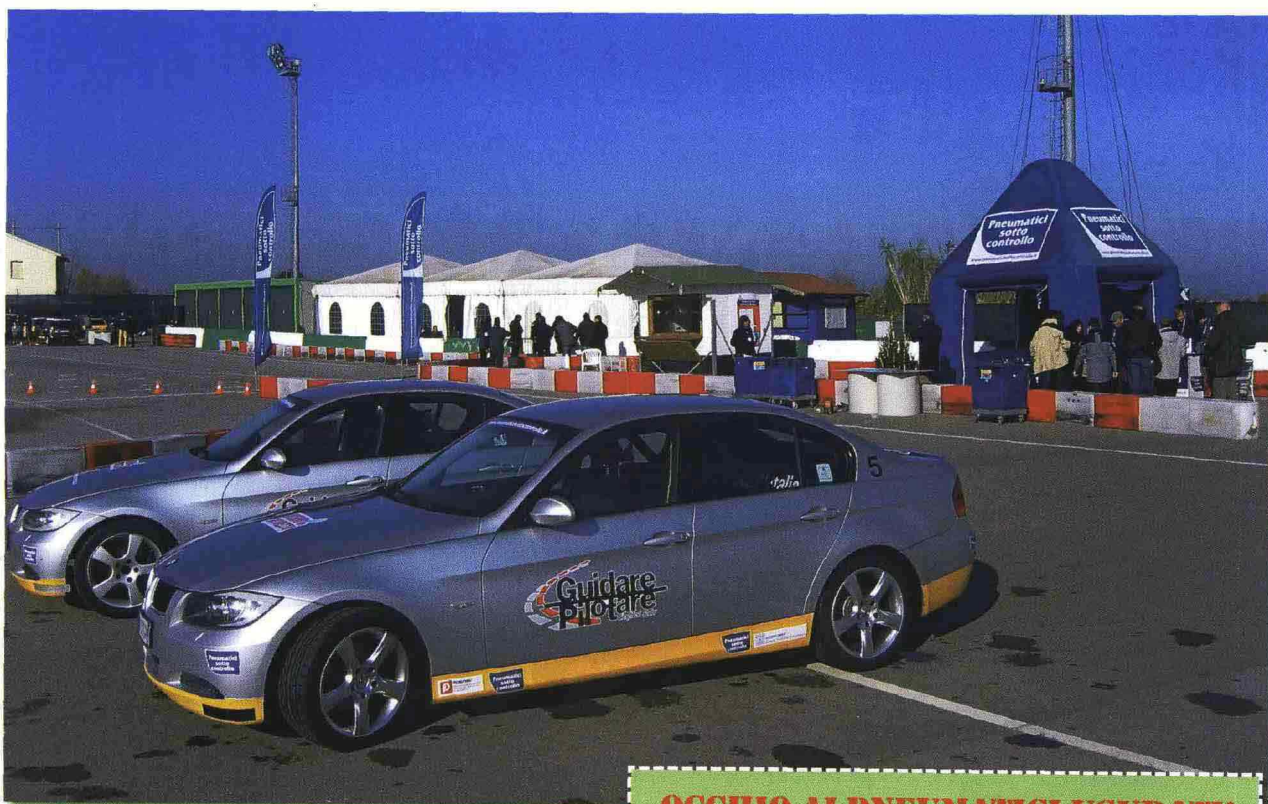
Sicurezza stradale

di Stefano Mirone

In inverno, le condizioni meteo rendono difficile la circolazione su strade e autostrade. La causa di difficoltà, più evidente e acclarata, è la neve che paralizza la viabilità del nostro Paese (caratterizzato da un'orografia in cui in pochissimi chilometri si può passare dal mare alla montagna o dalla pianura ai passi alpini). Con neve sulle strade la soluzione per una marcia senza intoppi è il pneumatico invernale: la legge lo equipara alle catene in caso di segnale d'obbligo. In caso di freddo intenso, pioggia, brina, strade viscide, la scarpa giusta per l'auto in Inverno è un pneumatico dotato di tasselli con fitte lamelle e intagli profondi che, insieme ad una mescola più morbida, aumentano moltis-

simo il grip e la sicurezza sulle strade. Qui la tenuta di strada di quei pochi centimetri quadrati che tengono l'auto a contatto con il suolo è ancora più importante quando l'asfalto è infido, come durante la stagione invernale. Il 4 dicembre noi siamo andati ad assistere (e provare) i test patrocinati da Assogomma all'autodromo di Misano (RN). Erano presenti inviati da tutte le principali testate automobilistiche italiane. I test volevano proprio far toccare con mano come l'efficacia dell'invernale sia massima non solo in montagna con la neve, ma anche in pianura, anzi al mare, senza neve, ma con il freddo e l'asfalto asciutto, bagnato o umido. I pneumatici invernali ed estivi delle BMW e delle Mini utilizzate per i test sono stati





raffreddati nel ghiaccio secco prima dell'uso e poi montati sull'asse di trazione. Lo stesso è stato fatto per il manto stradale così da ricreare le tipiche situazioni di un ambiente invernale, ma non di alta montagna. Frenata in rettilineo, in curva, direzionalità e tenuta di strada del pneumatico invernale, ne hanno dimostrato la superiorità in condizioni di basse temperature anche in assenza di neve. Un test di particolare rilievo tecnico (perché basato su una strumentazione di misura e non sull'impressione di guida) ha visto il pneumatico invernale ed estivo condizionati, alla prova di trazione con un dinamometro che ha misurato la capacità di trazione dell'invernale di gran lunga maggiore. Il test che più di ogni altro mette in risalto le qualità di un invernale rispetto all'equipaggiamento estivo è la salita e discesa con un SUV da un pendio innevato e ghiacciato. In salita la trazione del mezzo dotato di pneumatici invernali era evidentemente superiore a quella del mezzo con estivi; ma è soprattutto in discesa che la forbice delle prestazioni si è allargata a favore dell'invernale. Con l'equipaggiamento non adatto alla stagione la BMW X5 scivolava senza né controllo, né possibilità di arresto, come se fosse sui pattini. Diminuire gli spazi di frenata, essere capaci di controllare agevolmente il proprio mezzo, favorire la circolazione senza doversi fermare in condizioni critiche per cercare di montare delle catene senza averne dimestichezza, significa evitare molti incidenti viaggiando sicuri e tranquilli anche in situazioni di avverse condizioni atmosferiche. ◆

OCCHIO AI PNEUMATICI USURATI!

In tutta Italia, tranne qualche raro caso, nei mesi tipici dell'inverno che vanno da dicembre a febbraio le temperature medie sono sotto i 7°, mentre già da novembre fino a marzo le minime di gran parte dello stivale sono sotto i 7°. La circolazione di coloro che si muovono per lavoro, come pure dei giovani, avviene principalmente nelle ore più fredde. Per questo motivo il consiglio per viaggiare più sicuri è quello di montare, quando le temperature lo richiedono, gomme invernali, esattamente come indossiamo il cappotto. Se in caso di neve vi è un'equivalenza tra pneumatici invernali e catene, in tutte le altre condizioni tipiche dell'inverno la soluzione è solo il pneumatico invernale. Se i nostri pneumatici sono usurati, il nostro veicolo su fondo bagnato aumenterà gli spazi di frenata. A 50 km/h vengono modificati ad ogni variazione climatica fino a raddoppiarne le distanze. A 90 km/h su asfalti lisci coperti da 2 mm d'acqua, la frenata può aumentare di ben 10 metri (la lunghezza di due vetture). Il pneumatico invernale rispetto all'estivo, in caso di neve a 40 Km/h, riduce lo spazio di frenata del 50%. Un risultato eccezionale per la mobilità in condizioni difficili.

Tutte le informazioni utili per viaggiare sicuri e in regola in ogni periodo dell'anno sono scaricabili dal sito www.pneumaticisottocontrollo.it.