

TEST A VARANO

Confort e sicurezza grazie alle gomme termiche

Montarle in caso di neve ma anche quando la temperatura scende sotto 7 gradi



— VARANO (Parma) —

E' ORA di passare alle gomme "invernali" anche se non ha ancora nevicato. E' la temperatura ambiente a suggerirne l'utilizzo. Descriviamo i molti vantaggi per la sicurezza ed il confort.

Abbiamo già scritto che con l'avvento dei pneumatici invernali "termici", il discriminante per decidere se mettere le gomme invernali o tenere quelle da asciutto è molto semplificato. Non bisogna indovinare se nevierà o meno. Basta guardare alle temperature minime: se sono previste sotto i 7°C è ora di passare all'invernale "termico". Perché? Perché queste gomme, già buone sull'asciutto, tali rimangono anche al di sotto di questa temperatura, laddove le gomme da asciutto e persino le "vecchie" "gomme da neve" decadono paurosamente. Le gomme "termiche" infatti, per via della nuova mescola della battistrada, restano elastiche, non si induriscono sotto i 7°C e dunque utilizzano sempre al massimo le doti di aderenza che derivano dall'aver uno speciale disegno battistrada "lamellato" a livello macroscopico e una mescola battistrada "porosa" a livello microscopico.

MESCOLA SPECIALE La mescola poi ha anche una particolare formulazione chimica. Le doti dei pneumatici invernali si dimostrano convincenti già in questa stagione, in novembre, sia sul ghiaccio che sul bagnato, e sul fondo stradale "freddo", come è stato possibile verificare presso l'autodromo Riccardo

Paletti a Varano de' Melegari sia in prove tecnicamente ineccepibili che in prove a sensazione. Secondo il "Codice della strada", le gomme invernali sono alternative alle catene ma nella pratica, esistono differenze sostanziali.

CATENE O GOMME INVERNALI? Le catene, ovviamente, costano di meno e ne bastano due, sull'asse motore; però la velocità massima consentita è di 50 km/h e se non si è allenati non si riesce a montarle facilmente e in tempi brevi. Su una strada piena di gallerie è consigliato di togliere e mettere di



frequente le catene che, in assenza di neve come nei tunnel andrebbero smontate (per procedere veloci) e poi subito rimontate all'uscita e così via.

Le gomme invernali che devono essere obbligatoriamente quattro per evitare decadimenti insopportabile e problemi di stabilità trasversale. Tenendo conto che durante la vita della vettura si consumeranno

almeno due treni di pneumatici nulla vieta che oltre al treno di primo equipaggiamento che equipaggia l'auto da nuova, si acquisti l'altro di "invernali", da utilizzare alla prima stagione "fredda", completando così la dotazione per un centinaio di migliaia di chilometri. Accanto a Pirelli e Bridgestone, che avevamo già testato l'anno scorso, abbiamo provato ora, con doti analoghe, Michelin, Continental, GoodYear, Marangoni e Yokohama, tutte marchiate ovviamente "M-S" (dall'inglese fango e neve, ma vanno molto bene anche sul ghiaccio), a testimonianza che ormai la tecnologia delle "termiche" è diffusa a tutti i più importanti produttori.

Carlo Sidoli



Pirelli Snowcontrol serie II



Michelin Pilot Alpin

Una panoramica

QUANDO cadono i primi fiocchi di neve l'automobilista di solito si precipita dal gommista per sostituire i pneumatici estivi con quelli invernali. Decisione giusta, sicuramente, anche se forse lo fa in ritardo dal momento che il rischio di perdere aderenza e di finire in testacoda si manifesta non solo quando si è alle prese con un fondo stradale innevato, ma anche quando semplicemente si abbassa la temperatura. Garantiscono una straordinaria motricità su neve e bagnato. Tutti i più importanti produttori di pneumatici hanno in catalogo uno o più modelli di gomme invernali che si differenziano tra loro per i disegni del battistrada e per i componenti delle mescole. La Michelin, ad esempio, propone i Pilot Alpin che hanno la mescola a base di olio di girasole. Scolpitura asimmetrica, lamelle ad ampiezza variabile.

La Bridgestone con i suoi Blizzak Dm-V1 sono l'ideale per i Suv e sono anche un'alternativa alle gomme chiodate. Adatti, invece, per le auto veloci, i pneumatici Yokohama Wdrive V902, adottati anche da 250 Volvo V50 della Polstrada. Goodyear propone il modello Ultra Grip Performance disponibile anche RunOnFlat che non si sgonfia anche se bucata. Il modello Snowcontrol Serie II di Pirelli per citycar e compatte, fa calare i consumi del 5% ed è privo di olii aromatici dannosi. Lo pneumatico ha un battistrada direzionale con geometria brevettata al fine di massimizzare la trazione e la frenata in ogni condizione. Inoltre viene ottimizzata la frequenza del passo, la distanza tra i tasselli del battistrada, per ridurre così la rumorosità in marcia. Per i prezzi è una giungla: le migliori offerte da 200 euro per le 4 gomme (auto piccole) ai 1.000 euro per un alto di gamma, fino ad arrivare ai 1.800 euro per i grandi Suv.

Lorenzo Matteucci



Goodyear Ultra Grip Performance



Bridgestone Blizzak Dm-V1



Vredstein Snowtrac 3

