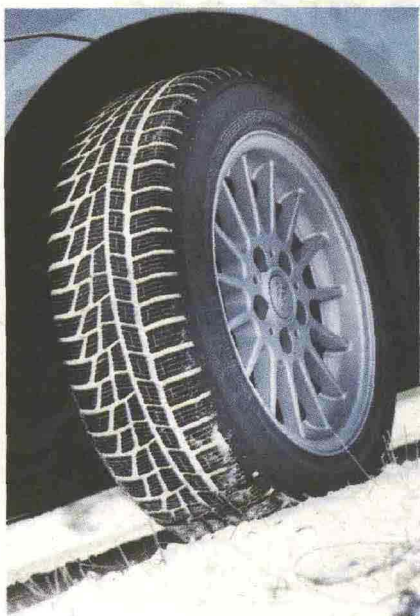


SICUREZZA

di **GIOVANNI MASSINI**



Se la gomma fa la differenza

Pneumatici Con l'arrivo del freddo è tempo di passare agli «invernali»

■ La metamorfosi lessico-legislativa è ad un passo dalla conclusione ed era ora. La Camera dei deputati ha approvato il cambiamento di nome da: «Pneumatici da neve» a «invernali». Ora la palla passa al Senato e, in assenza di troppi «rimpalli», la modifica dovrebbe divenire definitiva entro il 2010. Anche se si tratta soltanto di una nuova denominazione, la differenza che traspare agli occhi dell'utente è abissale.

Finalmente questi pneumatici verranno debitamente "interpretati" per quello che sono: degli strumenti "indispensabili" per ottenere il massimo dal proprio mezzo, in termini di sicurezza, durante la stagione fredda e non soltanto sulla neve. Ricapitolando: sotto i 7 gradi, anche in assenza di fondi innevati o bagnati, i normali pneumatici "estivi" possono riservare brutte sorprese, soprattutto se l'auto

sosta all'aperto, caso in cui le gomme raggiungono una temperatura più bassa di quella del terreno, non di rado prossima ai 5 gradi. Il discorso vale per la quasi totalità della nostra penisola, perché, tranne Regio Calabria e qualche altro comune dell'estremo sud, la stagione fredda fa precipitare le temperature ovunque.

Vediamo le principali prerogative di quelli che, speriamo ancora per poco, sono definiti come "pneumatici da neve", considerando che l'art. 122 del Cds ne parifica l'utilizzo alle catene: gli "invernali", innanzitutto, non hanno nulla a che fare con i "chiodati", si distinguono per la sigla "M+S" (o anche MS, M/S, M-S, M&S) stampigliata sul fianco, garantiscono le stesse prestazioni degli estivi su fondi asciutti ed i più prestazionali (quelli in grado di assicurarci il massimo in tema di tenuta, grip e spazi di frenata su tutti i

122

Articolo
Del Codice della Strada che parifica l'uso delle catene agli pneumatici invernali

7

Gradi
Soglia sotto la quale gli pneumatici normali possono creare problemi

fondi) devono riportare anche il logo della montagna stilizzata con il fiocco di neve.

Gli invernali, tra le tante caratteristiche, vantano una miscela più morbida degli estivi, che tende a consumarsi precocemente con temperature estive, ma bisogna sfatare un mito: si consumano più rapidamente gli estivi usati durante l'inverno, che gli invernali usati durante l'estate. Quindi, da Roma in su, dovendo utilizzare un solo treno di gomme per tutto l'anno (l'ideale è montare invernali con i primi freddi e gli estivi i primi di maggio), converrebbe optare proprio per gli invernali. Discorso economico a parte, quest'anno, a Varano de Melegari, al consueto appuntamento con i test di "Pneumatici sotto controllo" (un'iniziativa Assogomma/Federpneus), si è fatto veramente il massimo per "oggettivizzare" la di differ-

renza di prestazioni.

Un test di frenata, effettuato su fondo bagnato, è stato eseguito niente di meno che da un "robot". Esattamente, nessun intervento umano a sviare potenziali risultati.

Una splendida Maserati 4 porte è stata guidata, con una malcelata apprensione di tutti gli astanti, da un'altra macchina che, regolandosi con mappa del circuito e navigatore, ha percorso un giro e frenato, ad 80 km/h, esattamente nello stesso punto, prima con estivi e poi con invernali. Ne è risultata una differenza di 6 metri: 24 con gli invernali e 30 con gli estivi. Altre prove, hanno dimostrato la pericolosità dell'utilizzo di estivi e soprattutto di un equipaggiamento misto (invernali sull'asse di trazione ed estivi sull'altro) su fondi bagnati, ghiacciati e con pneumatici freddi.

Consigli utili

Tutto quello che c'è da sapere

■ Chiarito che gli "invernali" assicurano prestazioni superiori, rispetto agli estivi, non solo sulla "neve", ma anche su bagnato e su qualsiasi fondo, con temperature invernali, vediamo di chiarire qualche "punto oscuro" legato al loro utilizzo. La domanda più frequente è: "quando montarli". La risposta, affrontata genericamente è: da ottobre a marzo. Bisogna, comunque, tenere conto di tutta una serie di parametri, relativi alle condizioni climatiche della zona in cui si risiede ed in cui si utilizza il mezzo, regolandosi con le effettive temperature locali, calcolando che sotto i 7 gradi, gli estivi funzionano male. I pneumatici invernali possono essere montati anche con un codice di velocità massima inferiore a quello previsto, comunque non inferiore a "Q".

In questo caso, però, la sigla, che qualifica l'indicazione della ridotta velocità massima affrontabile, dovrebbe essere messa bene in vista all'interno dell'abitacolo dell'auto. Gli invernali vanno gonfiati alla stessa pressione degli estivi e devono essere montati "rigorosamente" su tutte e quattro le ruote. Evitare di dotare l'auto di invernali solo sull'asse di trazione, perché così facendo si rischiano clamorose sbandate e perdite di aderenza. I pneumatici invernali non vanno confusi con i "chiodati", il cui utilizzo è consigliato solo in condizioni estreme ed in Italia è consentito solo da 15 novembre al 15 marzo.

Se la gomma fa la differenza

Pneumatici con l'asse di trazione: il tempo di frenata è più breve.

RFI

DIAGNOSI COMPUTERIZZATA - APPARECCHIATURE ELETTRONICHE DI BORDO
APPARECCHIATURE ELETTRONICHE DI BORDO - SPERIMENTAZIONE FINE T.A.C. - P.A.S. - P.A.S. - P.A.S.
SERVIZIO REVISIONI - BOLLINO BUL - RICAMBIA CONDIZIONATORI

Via Carducci d'Avanzo, 16/18 - 00188 Roma - Tel. 06.51.50.43.64