



PNEUMATICI IN PISTA

Inverno sempre sotto controllo

Pneumatici estivi a confronto con quelli invernali. Ma sarà proprio così determinante, alla prova dei fatti, la maggiore aderenza di quest'ultimi durante la stagione fredda? Una serie di test condotti in pista ci danno un chiaro responso, da trasmettere prontamente a tutta l'utenza, per minimizzare i rischi di un'inadeguata dotazione



La sicurezza stradale comincia ben prima di mettere in moto la nostra autovettura. Inizia, bensì, con la più accurata dotazione degli elementi adeguati al tragitto o al periodo in cui ci spostiamo, assunto nel quale si posizionano in modo evidente proprio i pneumatici, unici elementi di contatto, di controllo e di aderenza, tra ogni veicolo e la strada percorsa, qualunque essa sia.

Nell'ambito delle iniziative che Assogomma, Gruppo produttori di pneumatici, e Federpneus, l'Associazione dei rivenditori specialisti di pneumatici, organizzano nell'ottica di una sempre maggiore sicurezza stradale, non è passato inosservato il workshop di "Pneumatici sotto controllo", il marchio preposto alle iniziative di sensibilizzazione, visionabili presso il sito web www.pneumaticisottocontrollo.it, che ha indetto a metà novembre, presso l'autodromo di Varano de' Melegari, una sessione di prove pratiche alla quale si è registrata una grande affluenza degli operatori di stampa generica e specializzata, posti davanti al volante ad affrontare situazioni critiche cui tutti noi, strada facendo, possiamo imbatterci.

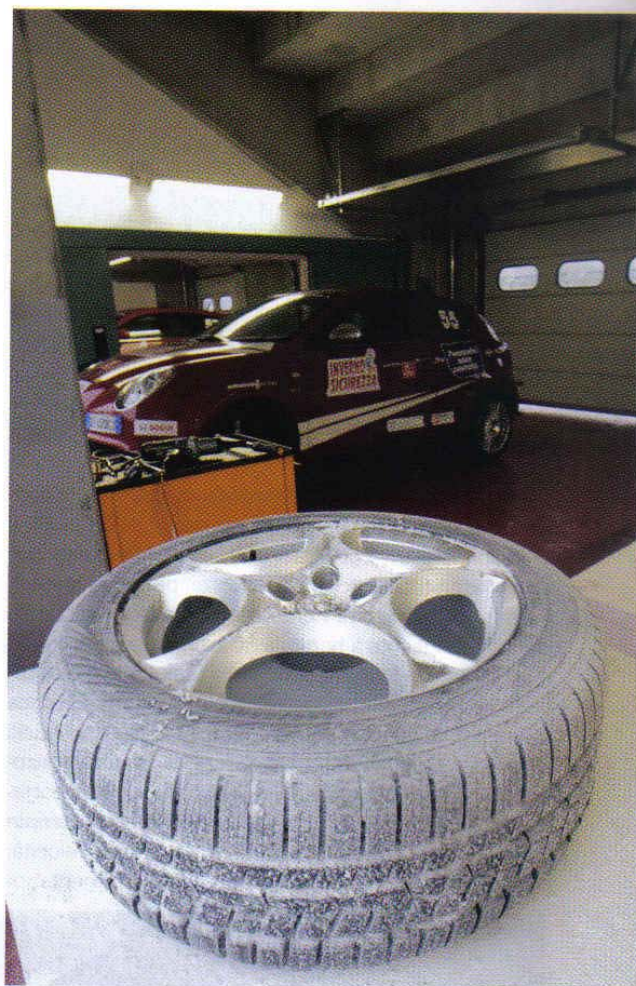
IN PISTA COME IN STRADA

Su percorsi di prova appositamente studiati, resi sdruciolevoli dalla superficie umida dell'asfalto e dalle basse temperature invernali, sono stati posti a confronto in modo pratico, con un'autentica prova sul campo, i prodotti estivi con quelli invernali. Risultato scontato, sembra un'ovvietà, ma non lo è. Molti sono i fattori che concorrono a un'attenta presa di coscienza da parte dell'automobilista: una corretta campagna informativa, innanzitutto, ma anche, e soprattutto, una profonda convinzione del rivenditore, che è colui che può generare una scelta ragionata nel cliente, il quale proprio al gommista, il più delle volte, si rivolge per il più professionale dei pareri.

In tutto sette i test approntati, una piccola somma delle più disparate situazioni nelle quali l'aderenza è il fattore determinante tra il mantenere controllo e stabilità oppure sbandare verso un destino ignoto. Alla presenza di qualificati istruttori di guida, a bordo di vetture differenziate per pesi e cilindrata, proprio per ricoprire la più ampia fascia d'utilizzatori, ed equipaggiati con pneumatici estivi e invernali, senza discriminazioni, abbiamo saggiato le differenze di comportamento in totale sicurezza, all'interno di una struttura organizzata, condizione ben diversa dal vissuto quotidiano di ogni automobilista.

SITUAZIONI COMUNI

Prima prova: la ripartenza in salita sul ghiaccio. Pur disponendo di un Suv, o di una vettura 4WD, come l'Alfa Romeo 159 Q4 protagonista del test, l'aderenza del



battistrada frena l'avanzamento, facendo addirittura retrocedere il mezzo. Ancora peggio in discesa, anche se apparentemente controllata, alla prima frenata la massa imprime una forza difficile da gestire con un così ridotto attrito del battistrada. Stessa prova, con una dotazione invernale e il giusto dosaggio dell'acceleratore,

Nell'ambito delle iniziative che Assogomma, Gruppo produttori di pneumatici, e Federpneus, l'Associazione dei rivenditori specialisti di pneumatici, organizzano nell'ottica di una sempre maggiore sicurezza stradale, non è passato inosservato il workshop di "Pneumatici sotto controllo", che ha organizzato a metà novembre, presso l'autodromo di Varano de' Melegari, una sessione di prove pratiche sull'invernale.



si riparte prontamente e ci si arresta in spazi molto contenuti, anche su pendenze accentuate.

Seconda prova: gli spazi di frenata. Effettuata con una Maserati Quattroporte condotta, per massima uniformità di comportamento, da un'unità robotizzata, senza conducente a bordo, a 80 km/h su asfalto condizionato a circa 5.5°. L'arresto della granturismo è avvenuta in circa 24 metri, con pneumatici invernali, in circa 30 metri, quasi un quarto di distanza in più, con quelli estivi. La prova è oggettiva in quanto la vettura strumentata con attuatori di guida e di frenata viene portata, senza pilota a bordo, a percorrere la pista sempre con la stessa traiettoria e sempre alla stessa velocità. Arrivata al punto stabilito a computer la strumentazio-

ne impone al mezzo una frenata di emergenza impressa sempre con la stessa intensità. Dati omogenei sono traiettoria, velocità, punto di frenata, temperatura esterna e del fondo; l'unica variabile è il pneumatico che nel caso della mescola invernale consente la riduzione dello spazio di frenata della Maserati.

Terza prova: la rotatoria. Viaggiando a velocità costante in seconda marcia su un anello, che simula una comune rotatoria o una rampa autostradale, vediamo la differente risposta delle gomme anteriori, condizionate con ghiaccio secco a - 6°, allo stimolo dell'acceleratore. Un deciso sottosterzo, nel caso delle estive, porta a un repentino allargamento del raggio della curva, sensibilmente più contenuto e facilmente avviabile rilasciando l'acceleratore nel caso delle invernali.

Quarta prova: l'aderenza su percorso misto. Percorrendo un tratto a raggio costante, l'improvviso rilascio dell'acceleratore genera uno spostamento dei pesi che porta a una sbandata. Prontamente controllata con un leggero sovrasterzo, in un caso, faticosamente corretta con largo uso di controsterzo e acceleratore nel secondo, un vero drifting.

Quinta prova: equipaggiamento misto estivo/invernale. Una Alfa Romeo 147, su asfalto condizionato (circa 7°) a 60 KM/H, di fronte ad un ostacolo improvviso con un equipaggiamento misto ha perso il controllo al posteriore; con pneumatici tutti estivi ha sofferto di un accentuato sottosterzo che provoca un eccessivo effetto pendolo e di conseguenza si evidenzia la perdita di aderenza al posteriore. Con equipaggiamento tutto



invernale la vettura ha dimostrato un leggero sottosterzo, senza perdita di controllo del mezzo.

Sesta prova: la "slide machine". Una pedana mobile scuote in senso trasversale il retrotreno dell'auto al suo passaggio, sull'asfalto spalmato di resina e irrorato d'acqua, con aderenza analoga a quella riscontrabile sul ghiaccio. Anche a bassa velocità, di 30 km/h, una sbandata improvvisa causata da una curva completamente ghiacciata innesca un'istantanea perdita d'aderenza con pneumatici inadatti, meno avvertibile e più facilmente contrastabile, invece, con quelli specifici.

Settima prova: con Alfa Romeo Brera e pneumatici anteriori condizionati con ghiaccio secco a circa -6°. Si è collegata la vettura ad un dinamometro, il quale al lato opposto era attaccato ad una trattoria. Alla Brera è stato tirato il freno a mano ed inserita la prima marcia, poi si è attaccata la fune alla trattoria, in mezzo vi era un dinamometro digitale. Con i pneumatici estivi il dinamometro alla prova di trazione ha segnato una trazione pari a 520 kg, mentre con i pneumatici invernali era ben maggiore.

MEGLIO INVERNALE

La conclusione scontata non deve far calare l'attenzione sulla questione; la dotazione di pneumatici stagionali, oltre a non comportare un onere effettivo, dato che nel frattempo quelli di ricambio possono venir correttamente stoccati dal rivenditore e nel contempo



non si usurano, raddoppiando di fatto la vita degli uni e degli altri. La collocazione geografica non risparmia nessuno: nei tre mesi invernali, da dicembre a fine febbraio, le temperature medie di tutti i capoluoghi sono inferiori ai 7° C, con unica eccezione per la provincia di Reggio Calabria, che si pone, mediamente, appena sopra gli 8° C. La dotazione invernale non deve essere relegata alle sole regioni settentrionali. Il guadagno in termini di aderenza e di conseguenti margini di sicurezza, seppur riassunti in spazi d'arresto e racchiusi in freddi numeri statistici, non è certo da trascurare.

Duilio Damiani

