

Un test sul circuito di Varano de' Melegari conferma l'utilità del pneumatico M+S

Tutti i pregi di una gomma invernale



di Enzo Polverigiani

Inverno in sicurezza. E' il tormentone ricorrente (e necessario) che assilla gli automobilisti in vista delle prime piogge, delle prime gelate, della prima neve. E non si tratta certamente solo della sicurezza imprescindibile per affrontare l'esodo del "ponte" e delle settimane bianche verso le piste di sci, ma di quella sulle strade di tutti i giorni, intasate dai pendolari e flagellate dal maltempo. E la sicurezza stradale è affidata, soprattutto, a quella minuscola porzione di gomma a contatto con l'asfalto alla quale è legata una mar-

cia senza pericoli e senza patemi. Pneumatici sempre sotto controllo, in ordine, e soprattutto adatti alle circostanze, quindi.

[IL TEST] Assogomma e Federpneus, ancora una volta in prima fila per quanto riguarda la sicurezza stradale, ha organizzato di recente, all'autodromo di Varano de' Melegari, un approfondito test - con l'attenta supervisione di Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma - volto proprio a dimostrare la fondamentale valenza di quei pochi centimetri di gomma tra veicolo e suolo, e a cercare le soluzioni più adatte alle circostanze: vale a dire a scegliere la "scarpa" ottimale per la nostra automobile nella cattiva stagione: il pneumatico invernale, che - anche secondo il Codice della

strada - è perfettamente equivalente a un pneumatico munito di catene. Con prestazioni superiori per quanto riguarda l'aderenza, frenata e motricità non solo con pioggia, brina, neve ma anche con fondo asciutto in presenza di freddo intenso.

[LA SIGLA "M+S"] Tale pneumatico è contraddistinto dalla marcatura M+S (mud & snow, ovvero fango e neve) e soprattutto da fitte e profonde lamelle che "intrappolano" letteralmente la neve.

Immaginate quindi di liberarvi dalla schiavitù delle catene, soprattutto quando - ad esempio - imboccate un tunnel con asfalto asciutto e, all'uscita, vi trovate d'improvviso immersi in uno scenario glaciale, magari con venti cen-

timetri di neve. Col vostro "invernale" potrete continuare la marcia tranquilli e in frenata, a 40 km/h, avrete dimezzato lo spazio di frenata. Un bel vantaggio, non c'è che dire.

[LE PROVE] Il test di Varano è stato - per i numerosi giornalisti intervenuti - un episodio professionale e nel contempo ludico, tra testa-coda pilotati, frenate più o meno perfette, slalom tra i coni di gomma su fondo bagnato o cosparso da ghiaccio secco. C'era da testare la differenza - in particolari condizioni ambientali tra pneumatici estivi e invernali, sotto l'attento controllo degli esperti piloti della scuola di guida sicura di Andrea De Adamich (anch'egli presente alla manifestazione); sono stati provati svariati pneumatici delle migliori marche in commercio, montati su Alfa Romeo 159, 147 e MiTo, Fiat 16, e una Maserati Quattroporte, corredata da attuatori di guida e frenata, e addirittura senza pilota a bordo, una vera chicca. E la Maserati "robotizzata" ed equipaggiata con l'invernale, ha dimostrato che, a circa 80 km/h, si frena in 24 metri rispetto ai 30 necessari con pneumatico estivo.

Tra gli altri test che hanno impegnato i giornalisti nella guida quasi "estrema"

su fondo scivoloso, particolarmente interessante quello effettuato a bordo di un'Alfa 159 equipaggiata con i due tipi di pneumatici, che veniva lanciata su una piastra idropneumatica di scuotimento che provocava una improvvisa sbandata del retrotreno: il pneumatico estivo mostrava una perdita di aderenza maggiore rispetto all'invernale che manteneva un grip più che sufficiente. Oppure quello su una MiTo lanciata a 60 chilometri orari su un percorso misto. In fase di frenata era evidentissima la differenza di tenuta a vantaggio del pneumatico invernale. O anche il test effettuato su un'Alfa 147 fornita di equipaggiamento misto estivo-invernale. Di fronte a un ostacolo improvviso, la vettura si è dimostrata letteralmente inguidabile perdendo il controllo del posteriore: una soluzione, quindi, da evitare assolutamente.

[I BENEFICI] Infine, la maggior tenuta del pneumatico invernale è stata verificata da una MiTo lanciata su un anello a velocità costante, con gomme anteriori - sull'asse di trazione - condizionate con ghiaccio secco a -15°. E da non dimenticare il test con un SUV a trazione integrale su una forte pendenza: senza gli invernali, grossi problemi sia in salita che in discesa. Insomma, porte spalancate, in tutta sicurezza, al pneumatico invernale, più comodo e certamente

più sicuro delle ormai superate catene da neve. A patto che la gommatura sia omogenea e non si arrischino pericolose soluzioni, magari in nome di un discutibilissimo risparmio.



SAFETY CHALLENGE *sul circuito di Vallelunga*

Con l'educazione stradale si possono ridurre gli incidenti

di Giacomo Polverigiani

L'occasione è di quelle importanti e la Mercedes, da sempre leader nella produzione di auto e veicoli commerciali, non si fa sfuggire l'occasione per mettere in mostra le ultime innovazioni in tema di sicurezza nella vetrina forse più importante, quella dell'"eSafety Challenge".

Stiamo parlando del primo evento mondiale per la promozione delle tecnologie per la sicurezza stradale organizzato dall'Acì (Automobile Club d'Italia), dalla Fia e dall'associazione eSafety Aware presieduta da Jean Todt.

La manifestazione si è svolta nell'autodromo di Vallelunga e, durante il dibattito che ha preceduto le prove in pista, hanno preso la parola, tra gli altri, il sette volte campione del mondo di F1 Michael Schumacher, il ministro dei trasporti del Regno Unito Lord Paul Clark e lo stesso Jean Todt uniti da un unico obiettivo: ridurre le gli incidenti stradali e capire quali possono essere i modi per minimizzarne le conseguenze mortali che riducono, ogni anno, la popolazione mondiale di 1,2 milioni di individui.

A detta di tutti la cosa più importante, dopo la ricerca, è l'educazione dell'automobilista che, troppo spesso, non sa neppure quali siano e a cosa servano i dispositivi di sicurezza che tanto hanno impegnato gli ingegneri di tutto il mondo negli ultimi anni.

Una responsabilità in più, dunque, per i mezzi di informazione che devono fare arrivare al pubblico un messaggio forte e chiaro e un impegno preciso quindi anche per i tecnici di Stoccarda che da sempre garantiscono, con la loro preparazione, i massimi standard di sicurezza alle vetture e ai veicoli commerciali Mercedes.

Al dibattito hanno fatto seguito una serie di eloquenti test condotti da piloti professionisti del calibro di Heikki Kovalainen, Robert Kubica, Timo Glock e Giancarlo Fisichella.

Dalle prove è emerso un messaggio forte e chiaro che è anche un appello perché istituzioni, case automobilistiche e mezzi di informazione collaborino per il raggiungimento di questo obiettivo comune. Si pensi che se solo il controllo elettronico di stabilità (Esp) fosse installato di serie su tutti i veicoli, si potrebbero salvare 4000 vite e ridurre di 100.000 unità l'impressionante numero di persone che rimangono ferite negli incidenti stradali.