

Sicurezza. Pneumatici di stagione

Con le termiche la strada insidiosa non fa più paura

Silvano Piacentini

Chiamatele come volete (termiche, invernali, winter, da neve), ma usatele: il nome conta poco. Conta la sicurezza. E in questo campo gli pneumatici invernali offrono un contributo determinante. Già con temperature ambientali sotto i 7 gradi l'efficacia di queste coperture si dimostra superiore a quella delle "estive" o "quattro stagioni": quando serve aderenza - accelerazione, frenata, mantenimento della traiettoria in curva - il vantaggio è evidente. Lo abbiamo potuto verificare di persona durante una serie di test comparativi sulla pista di Varano de' Melegari, ai piedi dell'Appennino parmense. E fino a 15-20 gradi il bilancio non è mai a favore della gomma estiva.

Un altro aspetto da valutare, in relazione all'impiego degli "invernali", nasce dall'attuale tendenza delle case automobilistiche a scegliere per il primo equipaggiamento coperture con bassa resistenza al rotolamento per ridurre consumi ed emissioni. Queste gomme, per la loro miscela e l'intaglio del battistrada, mostrano limiti evidenti nella marcia sulla neve, soprattutto se ci sono salite

o discese da affrontare.

Entrando nel dettaglio dei test, ci ha colpito l'esclusiva sperimentazione avvenuta con un robot alla guida di una Maserati Quattroporte Sport Gt-S da 439 Cv di potenza. Eliminando il fattore umano che avrebbe potuto influenzare il risultato, è stata eseguita una frenata in rettilineo ai limiti di intervento dell'Abs da 80 km/h, su asfalto bagnato alla temperatura di 7°. L'ammiraglia modenese equipaggiata con pneumatici Pirelli si è fermata in 30 metri con le gomme estive e in 24 con le invernali: una differenza del 20%, ma soprattutto di 6 metri che bastano per evitare una due auto ferme in colonna.

Con un'Alfa 159 3.2 Q4 dotata di Abs disinseribile è stato tentato il superamento di una rampa ghiacciata, con e senza gomme invernali (Continental nel caso specifico). Nel secondo caso la berlina integrale non è riuscita ad "arrampicarsi" su quella che per l'utente comune potrebbe essere l'uscita dal garage di casa. E l'arresto in discesa, pur a velocità di 35-40 km/h, è stato ampiamente ritardato.

Altra situazione di pericolo: la rotatoria con mancato rispetto della precedenza e conse-

guente brusca accelerata per trarsi d'impaccio. Il test si è svolto con le Alfa Romeo Mito M-jet a trazione anteriore dotate di gomme Michelin refrigerate a -15°. Aumentando bruscamente la velocità mentre si procede a ruote sterzate aumenta il sottosterzo: con gli pneumatici invernali viene controllato agevolmente, con quelli estivi si traduce in un vistoso e pericoloso allargamento della traiettoria.

Ancora una MiTo (1.4 turbo a benzina con coperture Goodyear run-flat antiforatura e sistema di telemetria) su una parte misto-stretta del circuito a velocità relativamente costante, attorno ai 60 km/h, con Esp disattivato: rilasciando l'acceleratore nelle curve più strette l'auto manifesta un netto scarto del posteriore con le gomme estive, mentre

RISPARMI PERICOLOSI

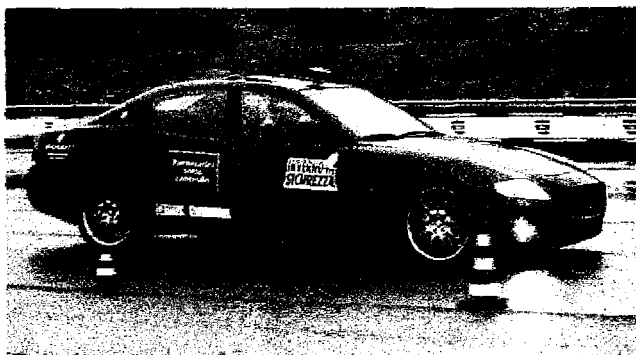
Costano circa il 10% in più delle coperture estive ma ripagano ampiamente con il loro comportamento quando l'aderenza è ridotta

con le invernali le reazioni sono dolci e facilmente controllabili. E l'accelerata per contrastare il sovrasterzo in rilascio è molto più efficace.

Anche se malauguratamente l'incidente avviene, la gomma invernale è più sicura: lo hanno dimostrato due Alfa 159 1.9 Jtd gommate Marangoni e fatte transitare a 30-35 km/h in seconda su una piastra a scuotimento per simulare le conseguenze dinamiche di un tamponamento. Con le gomme estive è molto più impegnativo riprendere il controllo dell'auto, mentre con le winter lo scarto è prontamente controllabile.

Infine un test strumentale: un'Alfa Brera 2.4 Jtd "gommatata" Yokohama con temperatura condizionata a -6°, freno a mano tirato e prima marcia inserita, è stata collegata a un dinamometro a sua volta attaccato a una trattoria. Con gli pneumatici estivi il dinamometro ha evidenziato una trazione di 520 kg, con gli invernali di 650 kg, il 25% in più. A dimostrazione che alle basse temperature basta la miscela invernale a garantire un grip superiore di un quarto. Il tutto senza contare i vantaggi della lamellatura e dei tasselli, che entrano in gioco solo in movimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La differenza. Alcune fasi dei test svolti a Varano de' Melegari per dimostrare l'importanza delle gomme invernali nella stagione fredda. Dall'alto: la Maserati Quattroporte guidata da un robot e impegnata nelle prove di frenata su fondo viscido; la sostituzione della gomme "congelate" a -6 gradi; l'Alfa 159 transita sulla piastra a scuotimento in grado di simulare le conseguenze dinamiche di un tamponamento