

<http://www.100motori.it/index.php?/archives/506-Pneumatici-sotto-controllo-Test-pneumatici-invernali-Varano-de-Melegari-Parma-Parte-2.html>



A tu per tu con la Passione

[Pneumatici sotto controllo: Test pneumatici invernali Varano de' Melegari \(Parma\) \(Parte 2\)](#)

Scritto da [Paolo Torretta](#) • Giovedì, 3 dicembre 2009 • Categoria: [Pneumatici](#)



Nell'ambito della iniziativa "Pneumatici sotto controllo", promossa da Assogomma e FederPneus, [della quale abbiamo parlato ieri \(PARTE 1\)](#), sono stati svolti dei test di pneumatici di invernali all'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari in provincia di Parma



I test, sono volti a **dimostrare come quei pochi centimetri di gomma** tra il veicolo e il suolo siano **fondamentali per la sicurezza stradale**.

In inverno, **quando le condizioni meteo rendono più difficile la circolazione**, è importante **equipaggiare** la vettura con la **scarpa adatta alla stagione**.

In caso di **pioggia, neve, brina e freddo intenso** anche con fondo asciutto, la **soluzione** per viaggiare sicuri è il **pneumatico invernale** che fornisce prestazioni superiori in aderenza, frenata e motricità.

Si riconoscono dalla **marcatatura sul fianco M+S** che talvolta è accompagnata da marcature aggiuntive ma non obbligatorie come tre montagnette o un fiocco di neve stilizzato.

Visivamente sono riconoscibili dalle fitte lamelle che ,in caso di neve, la intrappolano migliorando l'aderenza al suolo.

Da ricordare **l'importanza di un montaggio omogeneo con quattro pneumatici uguali**, o estivi o invernali, e da ricordare che, in **caso di obbligo di circolazione con catene**, si è **perfettamente in regola con il montaggio di pneumatici invernali** perché il Codice della Strada prevede la perfetta equivalenza ed alternative tra l'invernale e il pneumatico catenato.

In **frenata** su neve a 40 Km/h **un'invernale quasi dimezza gli spazi di frenata**, invece su **acqua la frenata riduce anche del 15%**.

In molti casi **queste prestazioni fanno la differenza** tra una frenata d'emergenza **con incidente o semplicemente una frenata** d'emergenza.



Ecco i dati ed il **resoconto di alcune delle interessanti prove** effettuate all'Autodromo Riccardo Paletti.



Prova 1

Gomme Continental - Temperatura esterna 7° circa

- Pneumatici misura **205/60/r16** anteriore e posteriore sia **estivo** sia **invernale** per **Fiat 16**
- Pneumatici misura **225/50/r17** sia anteriore sia posteriore **estivo** e **invernale** per **Alfa Romeo 159**

Terreno con **pendenza di circa 15 % condizionato con ghiaccio secco** a circa 0°

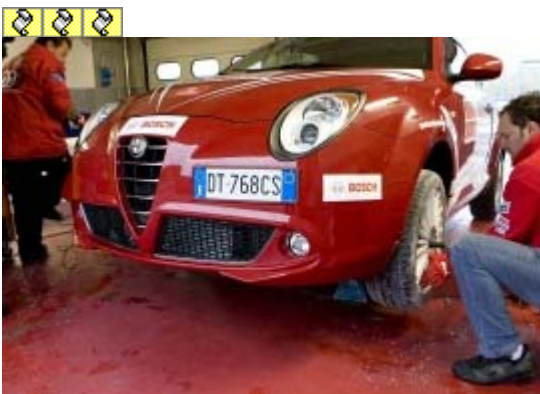


Auto

- 2 Fiat 16 1.9 diesel
- 2 alfa Romeo 159

È il caso in cui un **SUV o una vettura Q4**, pur con la trazione integrale, in **caso di neve e ghiaccio e forti pendenze** non è comunque in grado di superare agevolmente la salita senza un equipaggiamento invernale.

La **ripartenza in salita a metà della rampa** senza invernale, **pur con la trazione integrale** diventa quasi impossibile e la vettura slitta. In **discesa poi**, dove risulta **ininfluente la trazione integrale**, la **vettura senza pneumatici** invernali diventa **ingovernabile**: slitta, scivola con le ruote bloccate e a causa della mancanza di direzionalità oltre che di aderenza si intraversa in modo molto pericoloso.



Prova 2

Gomme Michelin - Temperatura esterna 7° circa

Pneumatici misura 215/45/r17 -

Condizionati con ghiaccio secco sull'asse di trazione (anteriore).

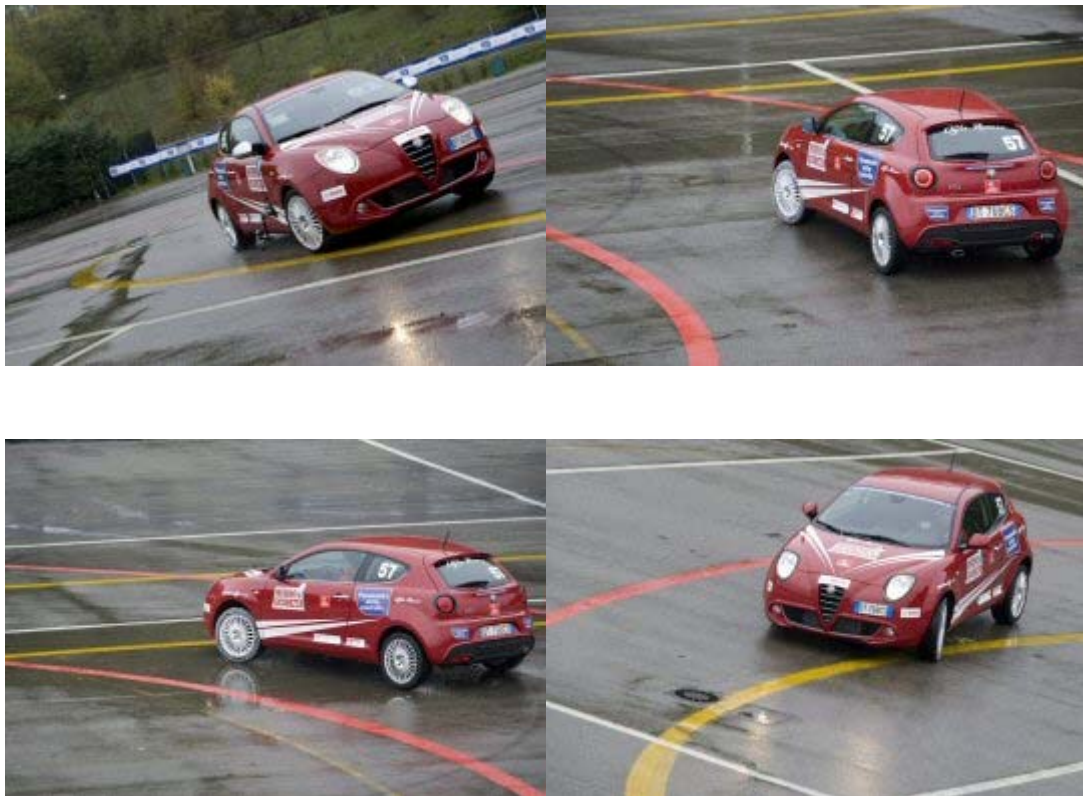
Temperatura di esercizio circa – 15°

Asfalto asciutto a temperatura ambiente su steering pad

Auto: Alfa Romeo Mito 1.4 jtd

Si tratta di una **prova di tenuta**: la vettura viaggia **velocità costante** in seconda marcia su un anello con gomme anteriori **condizionate con ghiaccio secco (circa -15°)**; a metà dell'anello si **da gas e in accelerazione** la Mito scarica la potenza a terra su fondo asciutto.

Con **pneumatici invernali pur condizionati** sull'asse trattivo l'auto **mantiene direzionalità e trazione**, invece con l'estivo si **riscontra una evidente perdita di aderenza e direzionalità**.



Questo **test applicato alla mobilità su strada ordinaria** si manifesta quando **siamo in una rotatoria ed acceleriamo** perché ci accorgiamo di non aver dato la precedenza o perché un'altra vettura si immette irregolarmente.

In **inverno** con una **accelerazione brusca** per levarci d'impiccio, rischiamo di **perdere il controllo del mezzo**.



Nella pratica questa è la situazione dei SUV e 4x4 che nei fine settimana d'inverno si incontrano nelle località sciistiche più alla moda, oppure è il caso di coloro che al mattino devono uscire con la 4x4 da un garage con una rampa di accesso particolarmente in pendenza. L'auto slitta e perde aderenza e direzionalità, se poi ci si deve fermare o si trova un ostacolo davanti evitarlo è solo questione di fortuna.



Indipendentemente dalla dimensione e motorizzazione del mezzo la frenata con pneumatico

estivo in discesa di un mezzo 4x4 su asfalto raffreddato e reso viscido **si allunga di circa 4 metri** rispetto alla stessa situazione affrontata con un pneumatico invernale.



Prova 3

Con **attuatori, strumentazione e cruise control** - solo dimostrativa

Gomme Pirelli - Temperatura esterna 7°circa

Pneumatici

245/35/ r 20 ant sia estivo sia invernale

295/30/r 20 post sia estivo sia invernale

Fondo condizionato a circa 7°

Auto: Maserati Quattroporte

Il test è volto a **dimostrare in modo oggettivo** come in rettilineo, su **asfalto bagnato freddo**, a circa 80 Km/h lo **spazio di arresto** di un pneumatico **invernale** rispetto ad un **estivo** sia **decisamente maggiore**.

Un **pneumatico invernale frena in media in 24 metri**, un **estivo frena in media in 30 metri**. Abbiamo uno spazio di circa **6 metri in più per evitare**, con una **frenata di emergenza**, un'auto che a sua volta si arresti all'improvviso o un **imprevisto ostacolo che ci attraversa la strada**.





In percentuale è il **20% in meno lo spazio di frenata di un invernale rispetto ad un estivo.**

La prova è **oggettiva in quanto la vettura strumentata con un 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 strumentazione** 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.

IL VIDEO DELLA PROVA MASERATI

[PARTE 1](#)

CONTINUA A LEGGERE >>>: [Precedente](#) | [1](#) | [2](#) | [3](#) |