

LEGGO. IT Tutte le edizioni 03/12/2009
MILANO, ROMA, TORINO, NAPOLI, BOLOGNA, PADOVA,
FIRENZE, VENEZIA, VERONA, BARI, GENOVA, COMO,
BERGAMO, BRESCIA, VARESE

[http://www.leggo.it/sfoggia.php?](http://www.leggo.it/sfoggia.php?ediz=VERONA&citta=VERONA&tt=&data=20091203&xps=0&vis=G)
[ediz=VERONA&citta=VERONA&tt=&data=20091203&xps=0&vis=G](http://www.leggo.it/sfoggia.php?ediz=VERONA&citta=VERONA&tt=&data=20091203&xps=0&vis=G)



Giovedì 03 Dicembre 2009

Un test comparativo per vedere come il pneumatico giusto può salvare la vita

Il robot di Assogomma, un collaudatore imparziale e infallibile

Le capacità di guida degli automobilisti sono ovviamente diverse: tra le tante variabili, l'esperienza, la sensibilità, la prontezza di riflessi. Discriminanti che emergono ancora di più nella guida in condizioni difficili, come può capitare in inverno, con strade ghiacciate o innevate, o rese insidiose dalla pioggia o dalla brina. Come fare, dunque, per verificare con assoluta oggettività che cosa può succedere a un'auto che freni all'improvviso, come in una situazione d'emergenza, mentre viaggia alla velocità di 80 km/h, in rettilineo, su asfalto bagnato freddo?

Assogomma, l'associazione che rappresenta tutti i marchi del settore, ha chiesto la collaborazione della Maserati, che ha messo a disposizione una Quattroporte, ma soprattutto ha messo alla guida non un collaudatore o qualche giornalista più o meno abile al volante, ma un robot. Un incredibile "attuatore di guida e di frenata" che tra lo stupore generale ha fatto viaggiare l'auto alla velocità costante di 80 km/h sulla pista di Varano Melegari. Arrivata al punto stabilito dal computer, la strumentazione ha imposto all'auto una frenata d'emergenza impressa sempre con la stessa intensità. Dati per omogenei traiettoria, velocità, punto di frenata, temperatura esterna e del fondo, l'unica variabile era il pneumatico. Che, nel caso della miscela invernale, ha consentito la riduzione dello spazio di frenata della Maserati da 30 a 24 metri. Sei metri che possono valere la vita di un pedone, un tamponamento evitato, un'uscita di strada scongiurata.



Le gomme invernali costano più o meno quanto le estive (in alcuni casi l'aumento di prezzo non supera il 3%). Si riconoscono dalla marcatura sul fianco M+S (Mud and Snow, fango e neve) che talvolta è accompagnata da marcature aggiuntive ma non obbligatorie come tre montagnette o un fiocco di neve stilizzato. Il disegno è caratterizzato da fitte lamelle che intrappolano la neve. C'è chi crede che basti montare le invernali solo sulle ruote motrici. In realtà questa soluzione può provocare reazioni scomposte dell'auto in caso di manovre d'emergenza. Perciò si raccomanda un montaggio omogeneo con 4 pneumatici uguali.

Altro dettaglio importante: in caso di obbligo di catene si è perfettamente in regola, in quanto il Codice della Strada equipara le invernali ai catenati.



Sopra,
il Robot montato sulla Maserati utilizzata
nel test di Assogomma. Sotto, prove sulla neve

Tutti noi siamo abituati, in vista dell'inverno, a preparare il cambio di stagione. Via gli abiti leggeri, ecco cappotti e giacconi pesanti. Ai piedi, scarpe con la para per evitare di scivolare quando piove, scarponi o doposci per andare sulla neve. Non tutti lo sanno, ma si dovrebbe fare qualcosa di simile anche per l'auto. Soprattutto per quanto riguarda le scarpe, ovvero le ruote. Già, perché le gomme che equipaggiano le nostre macchine sono perfette per le temperature al di sopra dei sette gradi, maledettamente inadeguate (e insicure) quando l'inverno fa scendere il termometro sotto questo limite, spingendosi magari fin sotto lo zero.

I produttori di pneumatici, tutti, lo vanno ripetendo da tempo, organizzando anche campagne promozionali per la diffusione delle coperture invernali (o termiche). Dicono di sentirsi obbligati a farlo non per fini meramente commerciali (un cambio stagionale di pneumatici rende bene, no?) ma in nome della sicurezza sulle strade.

Credibile? Credibilissimo. Almeno alla luce dei test che abbiamo svolto sulla pista di Varano de' Melegari, sede della scuola di guida sicura di Andrea De Adamich. Dove abbiamo verificato quanto sensibile sia lo sbalzo di affidabilità di un'auto guidata in condizioni difficili (temperatura rigida, asfalto umido o ghiacciato) con gomme invernali o estive. Con le invernali aumentano nettamente le prestazioni in aderenza, frenata, motricità. In frenata su neve a 40 km/h un'invernale quasi dimezza gli spazi di decelerazione, invece su acqua la frenata riduce anche del 15%. In molti casi queste prestazioni fanno la differenza segnando il confine tra l'incidente e la frenata d'emergenza.

Sicurezza a parte, altro punto a favore delle gomme invernali è la capacità di risolvere situazioni imbarazzanti tipiche del periodo invernale: una piccola pendenza ghiacciata o innevata come l'uscita da un garage d'una casa di montagna può risultare non superabile neanche con un Suv 4x4, se equipaggiato con pneumatici sbagliati.

E così, al contrario, l'accesso in discesa può risultare uno scivolo micidiale piuttosto che un accesso sicuro. Meditate automobilisti, meditate

Sotto, tecnici dell'Assogomma



Arriva la stagione delle gomme “termiche”: più aderenza, maggior trazione, spazi di frenata ridotti

Tutti noi siamo abituati, in vista dell'inverno, a preparare il cambio di stagione. Via gli abiti leggeri, ecco cappotti e giacconi pesanti. Ai piedi, scarpe con la para per evitare di scivolare quando piove, scarponi o doposci per andare sulla neve. Non tutti lo sanno, ma si dovrebbe fare qualcosa di simile anche per l'auto. Soprattutto per quanto riguarda le scarpe, ovvero le ruote. Già, perché le gomme che equipaggiano le nostre macchine sono perfette per le temperature al di sopra dei sette gradi, maledettamente inadeguate (e insicure) quando l'inverno fa scendere il termometro sotto questo limite, spingendosi magari fin sotto lo zero.

I produttori di pneumatici, tutti, lo vanno ripetendo da tempo, organizzando anche campagne promozionali per la diffusione delle coperture invernali (o termiche). Dicono di sentirsi obbligati a farlo non per fini meramente commerciali (un cambio

stagionale di pneumatici rende bene, no?) ma in nome della sicurezza sulle strade. Credibile? Credibilissimo. Almeno alla luce dei test che abbiamo svolto sulla pista di Varano de' Melegari, sede della scuola di guida sicura di Andrea De Adamich. Dove abbiamo verificato quanto sensibile sia lo sbalzo di affidabilità di un'auto guidata in condizioni difficili (temperatura rigida, asfalto umido o ghiacciato) con gomme invernali o estive. Con le invernali aumentano nettamente le prestazioni in aderenza, frenata, motricità. In frenata su neve a 40 km/h un'invernale quasi dimezza gli spazi di decelerazione, invece su acqua la frenata riduce anche del 15%. In molti casi queste prestazioni fanno la differenza segnando il confine tra l'incidente e la frenata d'emergenza.

Sicurezza a parte, altro punto a favore delle gomme invernali è la capacità di risolvere situazioni imbarazzanti tipiche del periodo invernale: una piccola pendenza ghiacciata o innevata come l'uscita da un garage d'una casa di montagna può risultare non superabile neanche con un Suv 4x4, se equipaggiato con pneumatici sbagliati. E così, al contrario, l'accesso in discesa può risultare uno scivolo micidiale piuttosto che un accesso sicuro. Meditate automobilisti, meditate.

A fianco, la Maserati Quattroporte impegnata sulla pista di Varano.



