

Quando è meglio l'M+S

L'utilizzo della «scarpa» giusta sull'auto nella stagione fredda è fondamentale per la riduzione degli incidenti



Grazie alla mescola più morbida, il pneumatico invernale diventa più efficace dell'estivo al di sotto dei 7°, mentre le fitte lamelle sui tasselli e la scolpitura riescono a ridurre lo spazio di frenata su neve fino al 50% da 40 km/h. Anche in caso di pioggia e con temperature invernali la stessa vettura a 80 km/h equipaggiata con pneumatici invernali è in grado di ridurre il suo spazio di arresto fino al 20%. Gli invernali si riconoscono dalla marcatura sul fianco M+S che talvolta è accompagnata, ma non è obbligatoria, da tre montagnette o un fiocco di neve stilizzato.

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 caso di neve e ghiaccio con forti pendenze, anche un SUV o una vettura a quattro ruote motrici - pur con la trazione integrale - non sono comunque in grado di superare agevolmente la salita sen-

za un valido equipaggiamento invernale (ricordare di montare sempre quattro pneumatici uguali). Vi è mai capitato in una località sciistica di affrontare una rampa ghiacciata o effettuare una ripartenza a metà salita? L'auto slitta, perde aderenza e direzionalità e rischia di impattare contro un ostacolo. Non è un caso che nelle Regioni a maggior rischio secondo un'indagine condotta dalla Polizia Stradale, il 40% delle vetture controllate in Piemonte e il 70% in Valle d'Aosta montava pneumatici invernali. Questi dati evidenziano una grande diffusione di questi prodotti a dimostrazione della loro risposta efficace alle esigenze specifiche nel periodo invernale. Le percentuali riscontrate infatti si discostano e di molto dalla media nazionale che può essere stimata tra il 10% ed il 15%. Non è casuale che la diffusione dei pneumatici invernali sia decisamente più alta in Valle d'Aosta rispetto al Piemonte in quanto nella Vallée vige da molti anni l'obbligo di circolare con pneumatici invernali o con catene dal 15 novembre al 15 marzo. ☞





Maserati e il *robot* per testare l'efficacia degli invernali

Dalle prove scientifiche operate da Assogomma sulla pista di Varano de' Melegari si evince la superiorità dei pneumatici invernali in condizioni di bassa aderenza



Forse non tutti sanno dell'effettiva efficacia dei pneumatici invernali non solo in condizioni di asfalto innevato, ma anche in presenza di pioggia o temperature inferiori ai 7 gradi. A Varano de' Melegari (PR), Assogomma ha dimostrato tecnicamente l'efficacia del pneumatico invernale, con dei test dinamici effettuati con una Maserati Quattroporte «pilotata» da un robot...

Il primo test ha dimostrato 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 uno estivo sia decisamente inferiore: 24 metri contro 30 metri. 6 metri in più, ovvero il 20% in meno di spazio di frenata per un invernale rispetto ad un estivo.

Trattasi ovviamente di una prova oggettiva, dal momento che la Maserati Quattroporte strumentata con attuatori di guida e di frenata (vedi foto) viene guidata senza pilota a bordo e percorre la pista sempre con la stessa traiettoria e sempre alla stessa velocità, poi, una volta arrivata al punto stabilito, la strumentazione impone al mezzo una frenata di emergenza impressa sempre con la stessa intensità.

Il secondo test ha riguardato la capacità di trazione in presenza

di ghiaccio. Con i pneumatici estivi il dinamometro alla prova di trazione ha segnato una trazione pari a 520 kg, mentre con i pneumatici invernali la trazione era pari a 650 kg. La differenza di 130 kg è pari al 25% della forza totale applicata. Questo dimostra tecnicamente che la sola mescola di un pneumatico invernale rispetto a quella di un estivo in presenza di freddo tipico dei mesi invernali ha un grip superiore del 25%. □



Etichettatura pneumatici

Finalmente una classificazione che permette di valutare la valenza ambientale delle coperture

Un importante passo verso una sempre maggiore efficienza ambientale dei pneumatici. La Commissione europea ha, infatti, approvato in via definitiva la proposta sull'«etichettatura» delle gomme in relazione al consumo di carburante e altri parametri inerenti l'efficienza energetica.

Tale classificazione potrebbe essere d'aiuto sia ai consumatori nella scelta di autovetture meno pesanti per l'ambiente, sia per le Pubbliche Amministrazioni. L'etichetta dovrà dunque indicare l'efficienza in termini di consumo su una scala che va da «A» a «G», una graduatoria già introdotta sugli

elettrodomestici, oltre alle informazioni sull'impatto acustico del pneumatico con l'indicazione dei decibel e del rumore esterno di rotolamento. Va detto che l'obbligo di informazione si applica solamente ai pneumatici venduti agli utenti finali mentre i fabbricanti possono omettere di esporre la classificazione,

ma solo se i pneumatici sono montati su veicoli nuovi. Tra l'altro, entro giugno 2012, la Commissione si impegnerà a pubblicare sul suo sito Internet www.ec.europa.eu, le informazioni relative a ciascuna delle voci dell'etichetta del pneumatico e un calcolatore del risparmio di carburante. □