

Incredibili risultati di alcune prove sulla neve organizzate da Assogomma e Federpneus con la scuola di guida sicura De Adamich

# Gomme termiche per sfidare l'inverno

DAL NOSTRO INVIATO

**Graziano Guerini**

**PRACUPOLA (BZ)**

«Compro un Suv perché, anche se è un po' ingombrante, con la trazione integrale riesco ad andare ovunque». È un ragionamento diffuso che, all'apparenza, non fa una piega. Poi ti capita di effettuare qualche prova invernale - quest'anno per la consueta sessione di fine gennaio Assogomma e Federpneus hanno scelto la località di Pracupola, in Val d'Ultimo (Bolzano) con la collaborazione della scuola di guida sicura di De Adamich - e devi ricrederti.

Il test è semplicissimo: una pendenza impegnativa, ma non proibitiva, abbondantemente innevata, da percorrere (salita e discesa) con quel sofisticatissimo Suv che è la Bmw X5, assistita dalle tecnologie elettroniche più avanzate. Si comincia a salire con l'auto che monta pneumatici invernali (le cosiddette gomme termiche), non importa la marca. La X5 sale senza la minima incertezza. A metà sali-

ta l'istruttore impone di fermarsi e quindi di ripartire, impresa non certo facile sulla neve per un mezzo che pesa oltre 20 quintali.

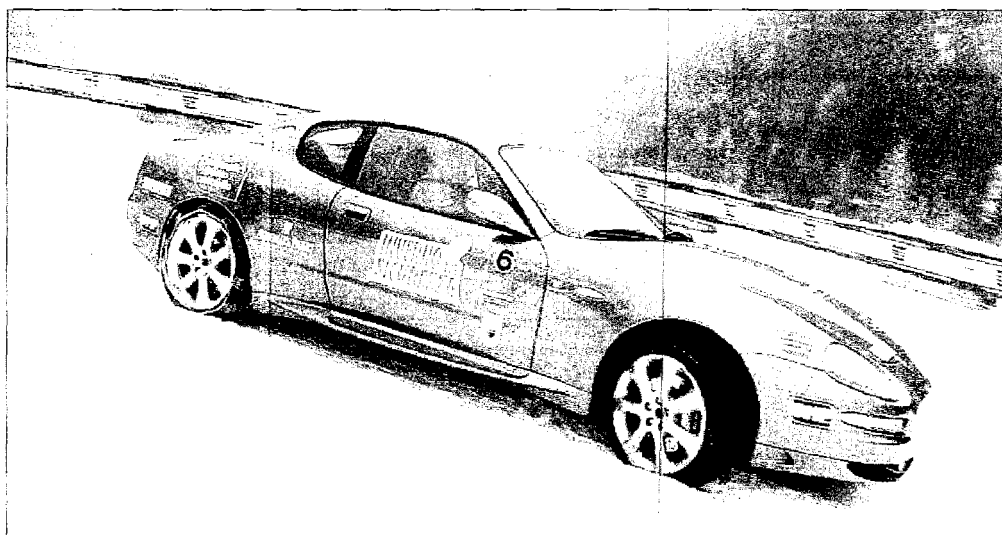
La X5 riparte docilmente, completa la salita, affronta la discesa restando sempre perfettamente sotto controllo ed alla fine si ferma tranquillamente. Si passa poi al Suv Bmw con pneumatici estivi, contando sulle peculiarità della trazione integrale. A metà salita non ottemperiamo all'ordine di fermata, impartito dall'istruttore, consci della difficoltà di ripartire. Ma la marcia prosegue solo di pochi metri. Le ruote mordono inutilmente nella neve: se si accelera scavano solchi, dove la Bmw affonda restando bloccata. Riusciamo a fare inversione grazie all'inerzia, ma anche in discesa si sente un'auto poco propensa a rispondere ai comandi. La mancanza di gomme specifiche ed il peso rendono la marcia poco controllabile.

È soltanto una delle sette prove effettuate, quella in cui le gomme termiche hanno maggiormente messo in luce i loro vantaggi, al punto di essere pressoché pari alle catene nel movimento, con in più

tutti i vantaggi di comfort che assicurano (si provi a montare le catene in mezzo alla neve, sul bordo di una strada trafficata o a fare anche brevi tratti sull'asfalto) e una grande versatilità anche fuori dai terreni innevati.

Gli pneumatici invernali infatti assicurano comportamenti stradali più sicuri in tutte le condizioni, anche sul bagnato, quando le temperature scendono al di sotto dei 7 gradi. Sono coperture che si montano a novembre e si tolgono in primavera non solo da parte di chi percorre frequentemente strade con obbligo di catene o pneumatici da neve, ma anche di chi è attento alla propria incolumità e ritiene che questo investimento sia ampiamente remunerato anche solo evitando urti inoffensivi per chi è a bordo ma costosi per l'auto quando si perde l'aderenza.

Gli automobilisti che ne sono convinti crescono di anno in anno (attualmente sono l'8%). Le prove di Pracupola hanno chiaramente dimostrato che anche una Maserati o una Brera restano ferme se l'unico contatto al suolo - quello garantito dagli pneumatici - è inadatto alle condizioni del terreno.



Una Maserati impegnata in una delle sette prove sulla pista ghiacciata di Pracupola, in Val d'Ultimo

