



## Inverno in Sicurezza: i test di Pracupola sfatano molti luoghi comuni!

Assogomma e Federpneus per il terzo anno consecutivo propongono l'iniziativa che fa parte del progetto più ampio "Pneumatici sotto controllo"



*Uno dei test pratici di Pracupola*

(ASAPS), 8 febbraio 2008 – Per il terzo anno consecutivo Assogomma e Federpneus hanno promosso l'iniziativa "Inverno in sicurezza". All'iniziativa, che si inserisce nell'ambito del progetto "Pneumatici in Sicurezza", hanno preso parte oltre 200 partecipanti che hanno provato personalmente le varie situazioni in cui ci si può imbattere in inverno: neve, acqua, brina e ghiaccio. Le attività dinamiche sono state coordinate dallo staff della scuola di Guida Sicura di Andrea de Adamich che ha messo a disposizione un ampio parco auto: dalle Alfa Romeo con i modelli 147, 159 e Brera alle Maserati Coupé GranSport alle BMW X5. Tutte vetture di strada sono state utilizzate per dimostrare l'importanza degli pneumatici ai fini della guida in sicurezza, soprattutto in inverno quando le temperature scendono sotto i 5-7 °C e le condizioni meteo diventano più insidiose. I test di sicurezza stradale, svoltisi a Pracupola in provincia di Bolzano, hanno dimostrato come alcuni luoghi comuni legati alla sicurezza degli pneumatici, si debbano assolutamente sfatare. Un esempio tipico è quello del cittadino che a bordo di grossi SUV affronta il viaggio per una località sciistica in inverno con pneumatici estivi, convinto di non avere la necessità di montare l'equipaggiamento invernale vista la trazione integrale. I test hanno simulato questa situazione con due BMW X5, 3.0 benzina equipaggiate sia con pneumatici estivi sia invernali, misura 255/55/18. La vettura equipaggiata con quelli invernali non ha avuto nessun problema, anche nel tratto di massima pendenza, mentre la vettura equipaggiata con pneumatici estivi nel tratto di salita minima, slittava e

faticava a ripartire da ferma.

Un altro luogo comune sfatato riguarda la facilità di montaggio delle catene e le loro performance anche su neve. Nel corso delle varie prove, infatti, si è dimostrato che montare le catene, in una carreggiata stretta o in condizioni di scarsa illuminazione e freddo intenso, può risultare una pratica non solo faticosa, ma anche di possibile rischio per la propria incolumità. Se nella marcia su neve il pneumatico invernale ha dimostrato maggiore direzionalità rispetto all'estivo incatenato, è in frenata che le differenze a favore dell'invernale si sono messe maggiormente in evidenza, con un allungamento a basse velocità con estivo incatenato, rispetto all'invernale, di circa 5 metri. La differenza nel comfort di guida di una Alfa 147 equipaggiata con catene, rispetto all'invernale, è intuitivamente abissale, ma a stupire è come, pur montate perfettamente, le catene dopo appena qualche ora di test avevano rovinato irrimediabilmente il fianco e la spalla del pneumatico su cui erano montate.

I test hanno poi annullato un altro mito: indipendentemente dalla trazione anteriore, posteriore o a quattro ruote motrici, le vetture con equipaggiamento non invernale non erano in grado di girare su terreno innevato. Inoltre, le prestazioni in frenata e direzionalità in curva, con pneumatici estivi utilizzati su neve, sono risultate molto compromesse con un calo di stabilità. (ASAPS)