

TECNOLOGIA: I TEST SU NEVE E GHIACCIO CON GOMME TERMICHE E CATENE

Pneumatici sempre più sofisticati ma usarli male diventa pericoloso

ALBERTO CALLIANO
 BOLZANO

Asfalto freddo, pioggia, fango, neve, ghiaccio. La stagione invernale porta in dote situazioni delicate che vanno affrontate adeguatamente per ridurre i rischi. La risposta adatta si chiama pneumatico invernale (o termico): quello contraddistinto dalla sigla M+S (oppure MS, M/S, M&S), cioè «mud e snow», fango e neve. Tuttavia queste gomme non vanno esclusivamente associate a strade innevate o ghiacciate, si tratta di un prodotto studiato per fornire il meglio quando la temperatura scende al di sotto dei 5-7 gradi su ogni tipo di fondo, anche su asfalto asciutto. Merito della composizione più «morbida» rispetto al pneumatico standard e del battistrada munito di la-

melle che, aprendosi e chiudendosi nel rotolamento, si comportano come piccoli artigli aggrappandosi al suolo. Consigliabile montarli nel periodo ottobre-marzo.

Fondamentale evitare i «cocktail» di gomme, dunque montare sempre 4 invernali e non solo una coppia sull'asse di trazione come accade con le catene o con i «ragni». Questo per favorire il comportamento omogeneo della vettura tanto in curva quanto in frenata. In caso contrario si incontrano spiacevoli sorprese, come ha evidenziato il test dinamico organizzato da Assogomma e Federpneus nell'ambito del programma «Pneumatici sotto controllo». A disposizione, vetture a trazione anteriore, posteriore ed integrale, dotate di svariate gommature: standard, invernale sull'asse di

trazione, invernale completa, catene sull'asse di trazione.

Se le difficoltà delle gomme standard su neve e ghiaccio sono ben note, le sorprese derivanti dal montaggio degli invernali su un solo asse non mancano: con una trazione anteriore, in curva ci si trova il retrotreno «sulle uova», mentre con una trazione posteriore lo sterzo quasi non risponde. Problematiche in entrambi i casi, frenata e stabilità.

Pressappoco quel che accade con le catene, che certo offrono una notevole capacità di trazione su neve alta e ghiaccio, ma oppongono altri aspetti poco piacevoli come vibrazioni, velocità limitata a 50 km/h, necessità di controllare spesso la tensione, obbligo di smontarle su fondi non innevati e difficoltà di montaggio in condizioni poco agevoli.

Con quattro invernali, invece, il comportamento su fondi a bassa aderenza è preciso e sicuro. Sensazioni avvalorate dai dati della telemetria: ottimale equilibrio tra i due assali in curva, minore lavoro sullo sterzo con buona risposta al volante, buona stabilità, spazi di frenata che guadagnano un buon 40% alle catene. E su asfalto, ottimo comportamento dinamico (meglio degli estivi con il freddo) e grande comfort.

Sulla neve anche il più dotato dei Suv a trazione integrale ha seri problemi se equipaggiato con pneumatici standard. Ogni salita si può trasformare in una sosta non prevista e ogni discesa regalare una spiacevole sensazione tipo bob. Molto meglio una normale vettura adeguatamente gommata. Insomma, in inverno più che «prendere il 4x4» bisogna avere i pneumatici adatti.



Le Maserati nei test dinamici di Assogomma e Federpneus

L'errore più comune è mischiare coperture estive e invernali: l'auto si trasforma in un bob

