

M
O
T
O
R
I

NEWS

10/2/2008 - TECNOLOGIA: I TEST SU NEVE E GHIACCIO CON GOMME TERMICHE E CATENE

Pneumatici sempre più sofisticati ma usarli male diventa pericoloso

—

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



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 lamelle 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.

