

Maserati, Alfa Brera e 159, BmwX5 a confronto su una pista ghiacciata in Sudtirolo

# I superpoteri delle invernali

Sulla neve la vera differenza la fanno le gomme, non la trazione integrale

**P**iede pesante? Meglio di no, se la coupé Maserati da 400 cavalli, gommata con quattro ultraribassati estivi, è piazzata al centro d'una distesa di neve ghiacciata. Per quanto poco si acceleri, gli enormi pneumatici estivi girano a vuoto, l'otto cilindri urla invano la sua rabbia. Quassù ci hanno invitato, nella notte stellata della fiabesca Ultental (così si chiama la Val d'Ultimo), nel cuore antico del Sudtirolo, per un test di quelli che non si dimenticano. L'Assogomma, l'associazione confindustriale dei produttori di pneumatici, e la Federpneus, che riunisce i rivenditori specialisti, sono venuti qui in forze per dimostrarci quanto le moderne gomme invernali facciano la differenza in termini di sicurezza. E la fanno, eccome.

La Maserati «immobile» sulle supergomme estive non è sola: a disposizione ne abbiamo altre due, una con le catene e un'altra con quattro pneumatici invernali. Poi ci sono tre Alfa

159, una con quattro invernali, una con le catene davanti, l'altra con due invernali sulle ruote motrici e due estive dietro. E infine, le Alfa Brera e le Bmw X5, sia gommate estive che invernali. Una pista nella neve, la squadra di piloti della Scuola De Adamich e perfino un servizio di telemetria completano il quadro: è raro poter confrontare le stesse auto con gomme diverse, sullo stesso circuito, nello stesso momento.

**LA TRAZIONE DIETRO** - Cominciamo dalle Maserati. Quella con quattro gomme estive, sul ghiaccio, è un monumento al design italiano umiliato a bordo pista. La stessa auto, con quattro gomme invernali, torna regina: l'otto cilindri riempie la valle del suo cupo ruggito, la Maserati strappa la neve da terra, l'elettronica fa miracoli: con l'acceleratore a tavoletta, ci concede il piacere d'un controsterzo, limita la coppia in uscita di curva finché le ruote non prendono aderenza, poi veniamo sparati in

avanti, anche nel veloce curvone innevato è incredibile la tenuta laterale delle invernali con una trazione posteriore così potente. La terza coupé Maserati, con le preziose catene a marchio del Tridente, procede con difficoltà. Come si fa a non superare i 40 all'ora, con una Maserati? A bordo trema tutto, l'avantreno spalanca le curve, non ha tenuta, lo sterzo è molto più impegnativo, non c'è confronto.

**LA TRAZIONE INTEGRALE** - Due Brera gommate estive a confronto diretto sulla neve: una a due ruote motrici, l'altra a quattro. E la differenza... non c'è: l'integrale accelera molto meglio, ma ahimé frena uguale, sottosterza che è una bellezza, facciamo continue passeggiate fuoripista. Su strada, sarebbe pericolosissimo. Se non ci sono salite, alla fine, il vantaggio dell'integrale è un po' di motricità in uscita di curva, qualche secondo appena. A far davvero la differenza,

sono le gomme: con quattro invernali, la Brera cambia faccia, i tempi sul giro si dimezzano, le traiettorie diventano sicure, l'accelerazione imperiosa, la frenata decisa.

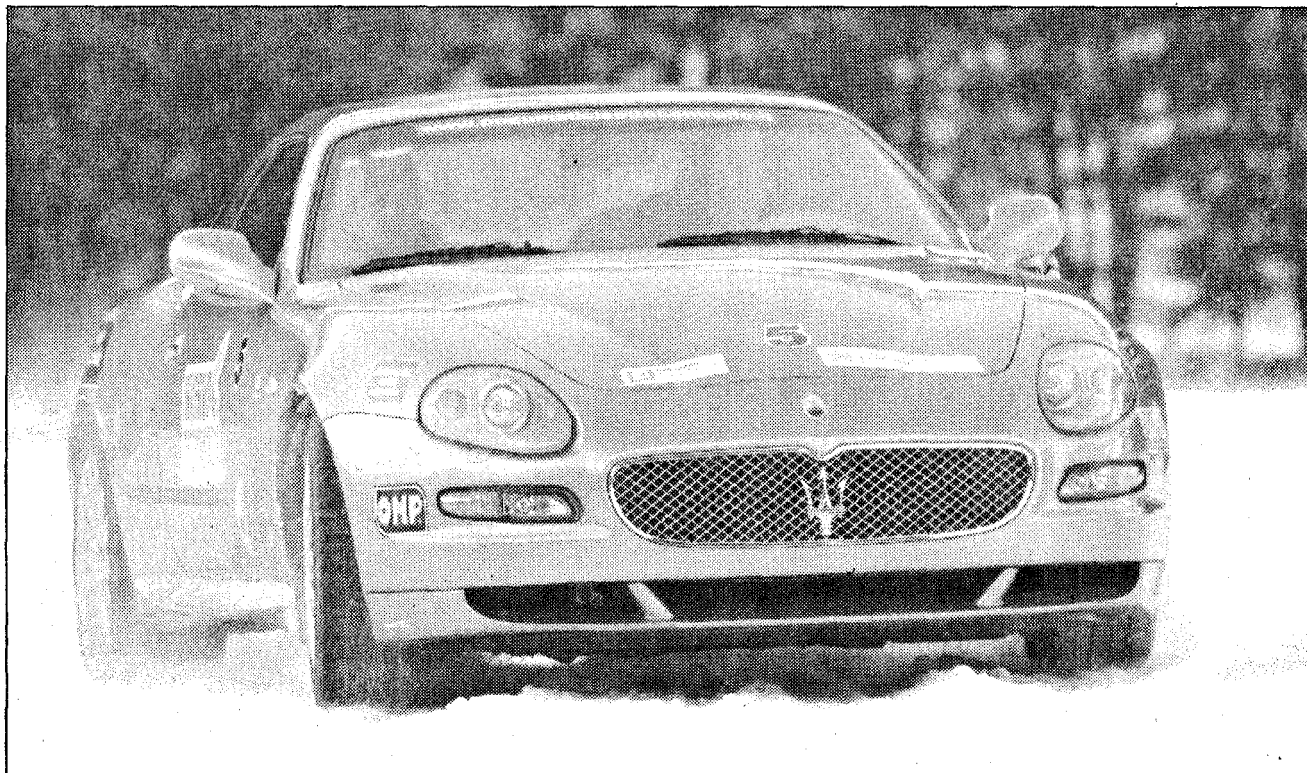
**LA TRAZIONE ANTERIORE** - L'esperimento più convincente è il confronto tra le berline Alfa 159. Quella con gli invernali viaggia sicura, accelera, frena, stringe la corda nel tornante ghiacciato. Quella con le catene ondeggia, le sospensioni s'irrigidiscono, in curva il posteriore tenta di superarci, insomma va bene soltanto se si va molto piano. Il test di frenata d'emergenza è illuminante: le catene sembrano mordere meglio la neve, ma non è così. In un panic-stop sulla neve da 60 all'ora a zero la 159 gommata con quattro invernali si arresta addirittura sei metri prima della stessa vettura con le catene sulle ruote davanti: un vantaggio abissale.

Alvise Fontanella



**TRAZIONE INTEGRALE** La Bmw X5 senza grosse difficoltà sulla pista innevata

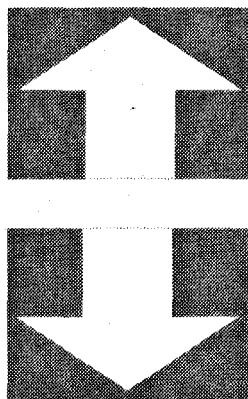




**MASERATI** Anche la strapotente coupé modenese da oltre 400 Cv se la può cavare bene sui fondi ghiacciati con gomme invernali

## ZOOM

**TRENO MISTO** - È l'abitudine di molti, per risparmiare: montano le gomme invernali soltanto sulle ruote motrici. Ebbene, è una follia che dovrebbe essere vietata dal Codice della Strada. A Kuppelwies abbiamo girato sulla neve con una Alfa 159 in queste condizioni, e dobbiamo dire che tra le configurazioni provate - quattro gomme invernali, quattro gomme estive, le catene - la soluzione «due invernali e due estive» è senz'altro la più pericolosa di tutte. Perché così la macchina tradisce: in accelerazione la senti bene, sembra che abbia aderenza, ed in effetti ce l'ha, finché sei sul dritto. Ma alla prima curva, il retrotreno parte come un pendolo, le scodate si fanno violente. La



tenuta laterale, nei curvoni innevati, richiede prontezza e concentrazione, perché le ruote dietro allargano, scartano all'improvviso, si rischia il testacoda. Il tracciato della telemetria mostra continui e ampi interventi correttivi con lo sterzo, che spariscono se si gira con quattro invernali. Perfino in frenata la soluzione "mezzo e mezzo" è un mezzo disastro: nonostante l'Abs, le ruote dietro non copiano l'avantreno e l'auto tende a scodinzolare. Molto meglio quattro invernali. Alla fin fine, non costano nulla: si tratta solo di anticipare la spesa del secondo treno di gomme, che si acquisterebbe comunque, nell'arco di vita della macchina.

**A.L.F.**