

## PNEUMATICI INVERNALI

# La gomma che cancella i rischi

## Pioggia, fango, neve: tutte le novità per un inverno in sicurezza totale

Aumentano le vendite degli pneumatici per la stagione fredda. E i test confermano: sono più sicuri di quelli estivi

**N**eve e ghiaccio, d'inverno, costituiscono un serio pericolo, ma non sono da sottovalutare nemmeno le strade apparentemente pulite. Quando la temperatura scende sotto i 7 gradi, i soliti pneumatici non funzionano più al meglio. La tenuta di strada in curva è precaria e gli spazi di arresto s'allungano. Bisogna allora dotarsi di strumenti idonei a riportare la sicurezza su standard accettabili. Il primo rimedio? Quattro gomme invernali.

Il mercato è in crescita: dal 2004 al 2008 l'aumento delle vendite di gomme M+S (*mud and snow*, fango e neve) è stato del 35% l'anno, ma il fenomeno riguarda ancora una fetta molto piccola del parco circolante, circa il 5%. Un contributo alla diffusione delle gomme invernali viene dalla pubblica amministrazione: la Provincia di Como, per esempio, le ha rese obbligatorie (in alternativa alle catene da neve) dal 15 novembre fino al 31 marzo, su tutte le strade del suo territorio. «Quest'anno ci siamo mossi con anticipo — spiega l'assessore alla Viabilità, Pietro Cinqesanti — affinché i cittadini avessero il tempo di attrezzarsi. Chi non rispetta l'obbligo, come prevede il Codice della strada, rischia la multa di 74 euro e la decurtazione di tre punti dalla patente. Abbiamo anche interpellato il Prefetto perché solleciti tutti i sindaci della zona ad adottare ordinanze simili sulle strade comunali». La Provincia di Como non è un caso isolato: anche la Valle d'Aosta impone lo stesso obbligo. Non a caso il 66,9% delle auto valdostane monta a tempo debito pneumatici M+S.

Che quando fa freddo le gomme invernali (denominazione più corretta di quella adottata dalla legge: «pneumatici da neve») offrano prestazioni di molto superiori, su qualsiasi tipo di

auto, a quelle delle «estive» è stato dimostrato dai test compiuti all'inizio di novembre da Assogomma sulla pista di Varano de' Melegari. Strada dritta, asfalto freddo e bagnato: che cosa succede in caso di «panic stop», la classica frenata d'emergenza, magari per evitare un tamponamento? Assogomma ha preso una Maserati Quattroporte e ha cercato la risposta: «inchiodando» a 80 orari, le invernali hanno consentito all'auto di fermarsi in 24 metri, mentre quelle estive hanno allungato la frenata di 6 metri.

Altra domanda: con la trazione integrale (è il caso dei SUV) non sono di troppo le gomme invernali? Macché. Hanno preso una Fiat Sedici e l'hanno messa su una pendenza del 15%: lo spazio di arresto aumenta di 4 metri se le gomme montate dal SUV sono quelle estive.

A Varano de' Melegari è stata anche misurata la trazione di una sportiva di razza come l'Alfa Romeo Brera. Ebbene, con la temperatura scesa intorno allo zero, il grip delle invernali supera di oltre il 25% quello delle estive.

«Anche in assenza di neve, ma con il freddo intenso che si verifica nei tre mesi invernali in quasi tutt'Italia, lo pneumatico invernale garantisce prestazioni migliori. E i costi vanno valutati con attenzione — spiega Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma — perché mentre si viaggia con il treno invernale non si consuma quello estivo, che rimane in garage e dura più a lungo». Sempre che in garage ci sia posto, chiaro. L'alternativa? «Con circa 30 euro l'anno i gommisti offrono un servizio di custodia», spiega Guido Schiavon, di Federpneus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Bridgestone Blizzak DM-V1

Anche i 4x4 necessitano di pneumatici da neve, come i Bridgestone Blizzak DM-V1 sui quali è stata migliorata la **resa in frenata e trazione**. Grazie alla miscola utilizzata, rappresentano un'alternativa alle gomme chiodate. Un sistema di **microbolle** e canali presenti all'interno della miscola crea dei volumi vuoti che aiutano ad assorbire lo strato d'acqua fra ghiaccio e gomma, in modo da offrire contatto costante fra pneumatico e strada. Il **micro particolato** nella miscola contribuisce a creare un maggiore **"effetto spigoli"** che migliora l'aderenza sul ghiaccio. Da 15 a 20 pollici



da  
**193 euro**

## Hankook Icebear W440

È adatto a **citycar e compatte**. Il battistrada, **simmetrico**, scarica in modo **uniforme** il peso della vettura e l'usura della gomma è regolare. Il disegno a "V", attraversato da **scanalature longitudinali** di ampiezza adeguata a drenare l'acqua, riduce il rischio di aquaplaning. La miscola, con composto al silicio, ha la capacità di variare il comportamento a seconda della temperatura, ammorbidendosi con il freddo e, viceversa, indurendosi con il caldo. Aumenta, così, la **tenuta alle basse temperatura** e si riduce l'usura quando sale la colonnina di mercurio.



da  
**80 euro**

## Contiwinter Contact TS 830 P

Il Contiwinter TS 830 P è stato studiato per supportare l'azione dei **sistemi elettronici** del veicolo, Esp in particolare, trasmettendo maggiore stabilità in curva attraverso un **sistema di lamelle** che si muovono parallelamente fra loro. Il **disegno asimmetrico** del battistrada, in grado di distribuire in modo uniforme la pressione e il peso, è stato progettato affinché la zona esterna (la spalla), con blocchi estremamente stabili, trasmetta **aderenza in curva** e direzionalità allo sterzo. È proposto in 30 misure da 16 a 18 pollici



da  
**302 euro**

## Dunlop SP Winter Sport 3D

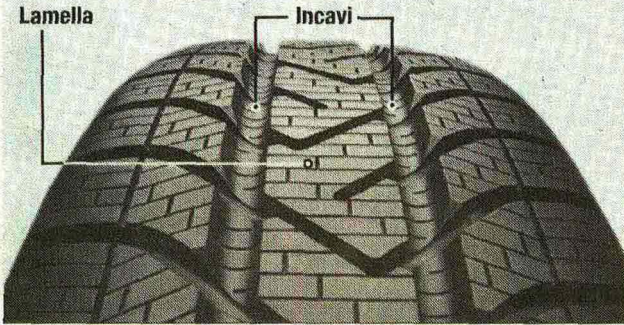
Progettato per vetture **ad alte prestazioni**, il Dunlop SP Winter Sport 3D ha un disegno direzionale del battistrada per dare maggiore **resistenza all'aquaplaning**. Tre i tipi di scanalature: il blocco centrale ha la funzione di offrire trazione e ridurre gli spazi di frenata su neve e ghiaccio; il blocco **adiacente** (a destra e a sinistra) mantiene la **stabilità su fondi fangosi** e bagnati; il terzo blocco (la spalla della gomma) lavora per mantenere la tenuta laterale sull'asciutto. La miscola utilizzata è ricca di **silice**, che aumenta l'elasticità alle basse temperature. Da 15 a 19 pollici



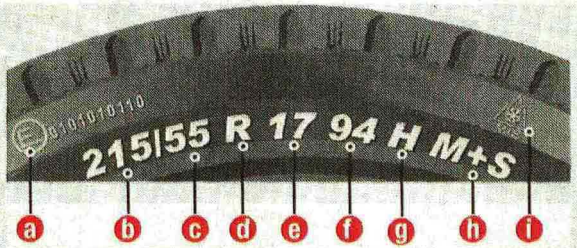
da  
**175 euro**

## Come è fatta

La gomma invernale differisce dall'estiva per le caratteristiche della mescola e della scolpitura. La mescola è ricca di silice, un composto che permette alla gomma di rimanere morbida anche alle basse temperature. Il battistrada è scolpito da incavi più ampi e profondi rispetto alle gomme estive e i tasselli sono formati da lamelle. Gli incavi servono ad aumentare il drenaggio dell'acqua: su asfalto bagnato, si evita l'aquaplaning, cioè: il galleggiamento della gomma sul velo d'acqua. Le lamelle dei tasselli "catturano" la neve e permettono al battistrada di fare presa.



## Come si riconosce



- a** indica l'omologazione e il Paese che l'ha rilasciata (E<sub>1</sub>, E<sub>2</sub>, E<sub>3</sub>, ecc.)
- b** lunghezza del pneumatico in millimetri
- c** rapporto percentuale tra altezza del fianco e larghezza del pneumatico
- d** costruzione radiale
- e** diametro del cerchio in pollici
- f** indice di carico del pneumatico
- g** indica la velocità max per la quale è stato omologato
- h** Mud and snow, fango e neve: il pneumatico è invernale
- i** simbolo non obbligatorio per gli pneumatici invernali

## Come funziona

■ Pneumatico invernale ■ Pneumatico estivo



CORRIERE DELLA SERA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Marangoni Meteo HP**

I Marangoni Meteo Hp sono adatti a vetture di **gamma medio-alta**, tra berline, station wagon o sportive. Il Meteo HP è realizzato secondo principi **eco-compatibili**: ridotto impatto ambientale della miscela (priva di olii aromatici), ottimizzazione della **resistenza al rotolamento** (riduce il consumo di carburante) e minimo inquinamento acustico (**maggiore confort nell'abitacolo**). Commercializzato in 23 misure differenti, è disponibile anche nella versione specifica per suv e crossover. Da 15 a 18 pollici



**Yokohama Winter Drive V903**

Battistrada con **disegno asimmetrico** direzionale, percorso da scanalature trasversali che favoriscono il **drenaggio** dell'acqua dal centro verso l'esterno, riducendo il rischio di aquaplaning. La gomma Yokohama Winter Drive V903 ha una bassa resistenza al rotolamento: si **riducono il consumo di benzina** e l'usura.

La superficie non lineare delle lamelle produce l'effetto ventosa sulla neve, aumentando trazione e tenuta. La gomma è adatta a vetture **medio-piccole e compatte**, con codice di velocità fino a 190 km/h. Da 13 a 15 pollici

da  
**90 euro****Pirelli Winter Sottozero Serie II**

Il nuovo Pirelli Winter Sottozero Serie II si **"adatta" alla strada** per mezzo delle lamelle mobili del battistrada, che simili a mattoncini si muovono aggrappandosi ai diversi fondi stradali. Il disegno asimmetrico è stato studiato anche per aumentare la **resistenza all'aquaplaning**: le scanalature più larghe favoriscono il deflusso dell'acqua. È la risposta all'imprevedibilità delle **condizioni meteo**: affronta il tempo asciutto in mesi nevosi e la pioggia nel tardo inverno o all'inizio dell'autunno.

da  
**228 euro****Michelin Pilot Alpin PA3**

Indicati per le **auto sportive**, i Michelin Pilot Alpin PA3 hanno la scolpitura asimmetrica e le lamelle ad **ampiezza variabile**: la gomma è efficiente in tutte le stagioni. Le lamelle sul lato interno del battistrada sono più aperte (**0,6 millimetri**), per avere un migliore grip sulla neve, mentre quelle sulla parte esterna, più ravvicinate (**0,4 millimetri**: quasi un pneumatico estivo), migliorano la risposta su fondi asciutti. **Fino a 270 km/h il codice di velocità**. Diverse Case automobilistiche lo propongono come primo equipaggiamento.

da  
**325 euro****L'ALTERNATIVA**

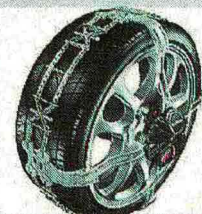
## Vecchie catene addio? «No, in certi casi sono ancora necessarie»

**L**e gomme invernali sono un'alternativa alle catene? No, perché si possono verificare situazioni in cui è necessario montarle lo stesso. E non è detto che ciò sia faticoso, come pretende il luogo comune. Parola di Alberto Guidotti, amministratore delegato di König. «Con le nostre K-Summit — esemplifica Guidotti — s'impiegano al massimo due, tre minuti, contro il quarto d'ora necessario per installare le catene tradizionali. Inoltre non ci si sporca, perché non serve infilare le mani dietro la ruota. E non va nemmeno spostata l'auto, dal momento che il montaggio è frontale». Anche il sistema Clack&Go Quattro dell'italiana Weissenfels punta alla facilità d'uso: montaggio frontale, senza l'inconveniente di sporcarsi e con tempi ridotti. Le svizzere Spikes Spider, invece, utilizzano un supporto che resta fisso sulla ruota al quale viene agganciata la catena. Per Guidotti, la faticaccia di montare/smontare le catene è soltanto un cattivo ricordo: i produttori più innovativi lavorano con due obiettivi in testa, efficacia e facilità. Si tratta di scegliere con attenzione nell'assortimento delle proposte. Rinunciare del tutto alle catene è impossibile.

«A garantire la massima sicurezza sulla neve sono sempre loro — prosegue Guidotti. — Per esempio, percorrere una strada innevata in discesa con un suv, tipicamente un'auto pesante, diventa pericoloso senza le catene. Anche se si hanno le gomme invernali». Insomma: «L'ideale è avere sempre a disposizione le catene, magari da tenere nel box quando si resta in città, ma da portare con sé quando si parte per la settimana bianca».

I prezzi variano a seconda della tipologia, ma anche delle dimensioni. Con un'utilitaria la spesa per un prodotto base si aggira sui 100 euro, mentre si sale fino a 400 euro per un prodotto al top della facilità e destinato a un suv.

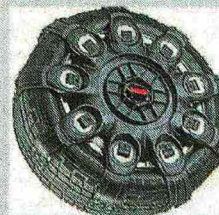
L'importante è che le catene siano montate sulle ruote in trazione. Che possono essere quelle anteriori (nella maggior parte delle auto) o quelle posteriori (Bmw e Mercedes, per esempio). Discorso diverso per i fuoristrada, veicoli che possono essere molto pesanti, con il baricentro alto e perciò penalizzati sulla neve. In questo caso, nella scelta delle ruote da catenare va considerata la distribuzione dei pesi (installando le catene dove viene scaricata la maggior parte della massa), ma anche il tipo di percorso che si sta per affrontare. La regola di base, comunque, vuole che vadano privilegiate le ruote sterzanti. Da ricordare che con le catene da neve è previsto un limite di velocità fisso: 50 km/h per tutti e su qualunque strada.



König K-Summit

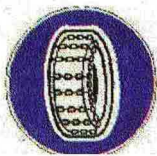


Weissenfels Clack&amp;Go



Spikes Spider

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## OCCHIO A QUESTO CARTELLLO STRADALE

Il cartello indica l'obbligo di catene o gomme invernali: chi non lo rispetta rischia una multa da 38 a 78 euro e 3 punti dalla patente.

### L'ISTRUTTORE

## Stohr: «Prudenza e delicatezza: sul ghiaccio non si scherza»

**P**ilota professionista (ha corso anche in F.1, nel 1981, su Arrows) con laurea in psicologia, oggi fa l'istruttore di guida sicura. Siegfried Stohr — il nome è tedesco, ma è nato a Rimini nel 1952 — insegna, con il fratello Heribert e molti assistenti, piloti ed ex piloti, sulla pista di Misano Adriatico, mentre durante la «brutta stagione» con la sua scuola *Guidare Pilotare* si trasferisce in montagna, per trasmettere le regole della guida sicura anche sulla neve e sul ghiaccio.

#### La prima di queste regole?

«Rendersi conto del grado di aderenza con una frenata di prova. Così non saremo impreparati quando dovremo premere il pedale del freno sul serio. In ogni caso, bisogna distinguere tre specifiche situazioni di guida su fondi scivolosi: la salita, la discesa e i piani».

#### Partiamo dalla meno critica.

«La salita: in fondo, basta alzare il piede dall'acceleratore per rallentare. È opportuno mantenere costante

il gas, ridurre al minimo l'utilizzo del cambio, sterzare delicatamente e soltanto se è necessario».

#### Passiamo alla discesa.

«Che è più difficile, soprattutto in curva, a causa dell'interazione fra l'inerzia del veicolo e la scarsa aderenza del fondo: non perdona. Ma l'approccio è lo stesso: velocità moderata e niente manovre brusche con lo sterzo e il freno».

#### Veniamo alle strade in piano.

«Prudenza, delicatezza, estrema attenzione: stessa storia. Ma qui c'è una trappola in più: le "rotaie" scavate nella neve dal passaggio continuo dei veicoli. Si può stare dentro o fuori, ma guai a cercare di valicarle».

#### In città: asfalto freddo, ma senza neve. Che fare?

«Anche qui c'è un problema di scarsa aderenza. Posizione di guida corretta, con lo schienale eretto e le mani sul volante alle ore 9 e 15. Ma attenzione: con il gelo, anche in città, non è la tecnica di guida che va cambiata, vanno cambiate le gom-

me. Via le estive, su le invernali».

#### Segnali da non sottovalutare?

«Di mattina, anche se non piove, è probabile che l'umidità (magari provocata dalla nebbia) abbia reso viscido l'asfalto».

#### Gli errori più comuni dei guidatori non professionisti?

«Il primo è la sottovalutazione del pericolo discesa. Ma in generale, direi che ci si sente protetti dall'auto e non si valutano le condizioni esterne: è bene informarsi prima di partire se ci sono passi chiusi o se sono previste nevicate. Comunque bisogna anticipare le curve e moderare la velocità, per non trovarsi impreparati».

#### L'elettronica aiuta?

«Certo, ma va capita. Se il controllo di stabilità e trazione entra spesso in funzione vuol dire che la strada è viscida. Bisogna ridurre la velocità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due Mini della scuola «Guidare Pilotare» su ghiaccio di Siegfried Stohr, a Livigno

