

## PNEUMATICI

# Privi di gomme invernali pure i Suv stanno al palo

**PRACUPOLA (Val d'Ultimo).** Non è mai troppo tardi parlare di pneumatici invernali. È vero, ora la stagione avversa sta per terminare, ma il freddo e le piogge, magari anche qualche nevicata in montagna, non sono da escludere. E poi, oggi giorno le gomme che si montano, o meglio si dovrebbero montare nel periodo di brutto tempo, non sono adatte solo per fondi innevati, ma anche sul bagnato, con il ghiaccio o quando la temperatura è al di sotto dei 5/7°, situazione in cui le coperture estive non «tengono» più per il freddo. Mai come nel test in cui ci siamo cimentati nei giorni scorsi su una pista ghiacciata in Val d'Ultimo, in Alto Adige, organizzato da Assogomme e Federpneus, ci ha convinto ancor di più sull'indispensabilità dei pneumatici invernali. Che tutti, ma proprio tutti dovrebbero montare sulle proprie auto nei mesi invernali. Ne va infatti della propria vita. E invece, sulla base di una recente statistica, solo l'8% degli italiani utilizza in inverno i cosiddetti «termici» al posto delle gomme estive (il 40% invece in Alto Adige), quando invece in Svizzera la percentuale arriva addirittura al 60% e in Austria poco meno. Sulla pista innevata di Pracupola si sono sciolti come neve al sole alcuni luoghi comuni in voga fra gli automobilisti, soprattutto quelli che utilizzano i grossi Suv che in questi ultimi anni sono richiestissimi dal mercato. Non è vero infatti che con questi mezzi dotati di trazione integrale si possa viaggiare sicuri sulle strade in inverno. Anche loro devono

essere dotati di coperture di tipo invernale. Abbiamo provato, guidando una BMW X5 con gomme «termiche» a superare un pendio innevato e anche nella massima pendenza la vettura non ha avuto tentennamenti; anzi, siamo pure riusciti ripartire da fermi in piena salita. Niente da fare invece con la stessa vettura ma con coperture di tipo estivo. Anche, in discesa, la BMW, molto pesante, è partita in scivolata, assolutamente ingovernabile, come una slitta. Un altro luogo comune sfatato è riguardato la facilità di montaggio delle catene e le loro performances anche su neve. Nel corso delle prove si è dimostrato che montare le catene, in una situazione di carreggiata stretta con scarsa illuminazione e freddo intenso, può risultare una pratica non solo faticosa ma anche possibile di 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 sono incredibili, con un allungamento, a basse velocità con estivo incatenato rispetto al «termico» di oltre 5 metri. Non parliamo poi del comfort di marcia che penalizza in pieno la catena. I test hanno poi sfatato un altro mito: indipendentemente dalla trazione anteriore, posteriore o a 4 ruote motrici, le vetture con equipaggiamento non invernale non erano in grado di girare su terreno innevato.

Insomma, senza la «scarpa» giusta anche un veicolo 4x4 resta al palo. **(b.t.)**



Per un inverno in sicurezza è bene montare pneumatici «termici»

