

Inverno in Sicurezza

Il Gruppo produttori pneumatici (Assogomma) e l'Associazione nazionale rivenditori specialistici (Federpneus), per il terzo anno consecutivo hanno proposto l'iniziativa Inverno in Sicurezza che fa parte del più ampio progetto Pneumatici sotto controllo. La finalità di questa iniziativa, è quella appunto di far toccare con mano l'importanza del pneumatico invernale per la sicurezza stradale e la differenza con uno estivo catenato. D'inverno la strada è meno sicura e piena di insidie, neve ma anche acqua, brina e ghiaccio quindi, il livello di aderenza dei pneumatici al fondo stradale è inferiore. Quindi, è opportuno montare quattro pneumatici invernali che sono stati progettati per fornire prestazioni superiori in aderenza, motricità, frenata nelle condizioni invernali e garantiscono ottime prestazioni anche su strada asciutta. Rispetto al pneumatico estivo, i pneumatici invernali, contraddistinti dalla marcatura M+S che significa in inglese fango (mud) e neve (snow), diventano particolarmente efficaci quando la temperatura scende al di sotto dei 7° centigradi e sono adottabili da ottobre a marzo, quando la temperatura risale si può tornare ai normali pneumatici estivi, poiché l'asfalto più caldo corode la miscela morbida. Rispetto alla catene che risultano estremamente rumorose e producono forti vibrazioni mettendo in evidenza uno scarso confort di guida, peraltro scomode da montare, i pneumatici invernali offrono una maggiore sicurezza e praticità.

L'importanza che rivestono i pneumatici invernali

E' opportuno montare quattro pneumatici invernali per avere omogeneità di comportamento tra asse anteriore ed asse posteriore mentre, per quanto riguarda le misure di possibile utilizzo, devono avere le stesse caratteristiche dimensionali/prestazionali dei pneumatici estivi, come indicato nella carta di circolazione, seppur è ammessa una categoria di velocità inferiore (min. Q).

Con Vittorio Brambilla, Direttore del Centro Internazionale Guida Sicura Andrea De Adamich e con uno staff di piloti e istruttori qualificati, abbiamo eseguito una serie di prove dinamiche sulla neve a Pracupola in provincia di

Bolzano per constatare la differenza tra il pneumatico invernale piuttosto che il pneumatico estivo catenato. Istituzioni, forze dell'ordine, assicurazioni, leasing companies, autoscuole, rivenditori specialisti, operatori della mobilità in sicurezza ed ovviamente giornalisti hanno potuto provare personalmente le varie situazioni in cui ci si può trovare in inverno un automobilista. Sette sono state le prove, sei dinamiche e una statica, come sette sono state le Case (Bridgestone, Continental, Goodyear Dunlop, Marangoni, Michelin, Pirelli e Yokohama) che hanno supportato il programma con i loro tecnici sempre pronti a fornirci maggiori delucidazioni. A disposizione per le attività dinamiche sono state messe le vetture Alfa Romeo nelle versioni 147, 2.00 e le 159 sia benzina che TD nonché le Brera quattro ruote motrici 3.2, Maserati Gran Sport 4.2 400 CV trazione posteriore e due BMW X5. Il tema del primo test è stato la frenata di emergenza, due vetture identiche con trazione anteriore, l'una equipaggiata con quattro pneumatici invernali e l'altra con quattro pneumatici estivi catenati sulla trazione. Abbiamo simulato prima, con la vettura gommata con gli invernali una frenata di emergenza ad una velocità di circa 45 km/h, il risultato si è tramutato in sicurezza e stabilità, ottima aderenza, l'ABS lavora al meglio, lo spazio di frenata è davvero eccezionale la stessa prova, effettuata con la vettura equipaggiata con gomme estive nuove al 100% catenate sulla trazione il risultato è stato di instabilità e ingovernabilità della vettura, il pedale del freno durissimo, l'ABS entra in funzione moltissimo poiché manca aderenza sulle ruote posteriori oltre a spazi di frenata decisamente maggiori, di oltre cinque metri.

Sicuramente, il test che ha suscitato maggior interesse è stato quello effettuato su una rampa innevata alla guida di un SUV a trazione integrale, sfatando il mito dell'automobilista che crede di non avere la necessità di montare pneumatici invernali vista la trazione integrale ma non è così. Per l'occasione, due SUV a trazione integrale, sono stati equipaggiati uno con pneumatici estivi e l'altro con invernali nella misura 255/55/18. Il SUV con gli invernali saliva nel tratto di massima pendenza con facilità anche nel caso di ripartenza da fermo mentre l'altro, equipaggiato con pneumatici estivi nella ripartenza da fermo in salita, nel tratto di massima pendenza slittava non riuscendo a ripartire. Se nella marcia in salita il pneumatico invernale ha dimostrato maggiore grip rispetto all'estivo, è in frenata in discesa che la differenza a favore dell'invernale è davvero incredibile. Ciò dimostra la mancanza di sicurezza e le difficoltà che si possono incontrare sulla neve anche con un mezzo così tecnologicamente avanzato. Quindi, la trazione integrale non è tutto, il consiglio per viaggiare in sicurezza nel periodo invernale è dunque quello di montare quattro pneumatici invernali.

A.C.

