



# GdBMotori

# Pneumatici termici: inverno sicuro anche se non c'è neve

Quando le minime scendono sotto i 7 gradi è tempo di gomme invernali: assicurano più tenuta anche con pioggia e asfalto gelato



Una prova di frenata su ghiaccio secco sulla pista di Misano  
Con le gomme invernali da 70 Km/h ci si ferma 6 metri prima

## Anche il Suv si blocca senza «scarpe» giuste

**MISANO ADRIATICO** Anche la sicurezza del Suv, che può contare sulla trazione integrale, viene meno quando non monta le... scarpe giuste. Lo avevamo già verificato lo scorso anno sul campo innevato di Livigno: lo abbiamo constatato un'altra volta sulla pista ghiacciata artificialmente di Misano Adriatico al volante di una Bmw X3.

Il Suv, nonostante la trazione sulle quattro ruote, in caso di neve e ghiaccio e forti pendenze (basta la rampa del garage interrato) non è comunque in grado di superare agevolmente la salita senza un equipaggiamento invernale. La ripartenza in salita a metà della rampa senza gomme invernali diventa impossibile.

In discesa poi, dove risulta ininfluente la trazione integrale, la vettura senza pneumatici invernali diventa ingovernabile: slitta, scivola con le ruote bloccate e a causa della mancanza di direzionalità oltre che di aderenza si inverte in modo molto pericoloso. Se poi ci si deve fermare o si trova un ostacolo davanti, evitarlo è solo questione di fortuna.

Dal nostro inviato

**Graziano Guerini**

**MISANO ADRIATICO** Quando le temperature minime scendono sotto i 7 gradi, è tempo di pneumatici invernali. Chiamati anche «termici» per la loro rapidità nell'entrare in temperatura grazie alla speciale miscela morbida del battistrada, offrono una risposta che si apprezza fortemente sia sulla neve, sia sulla strada ghiacciata, sia semplicemente sulla strada bagnata dalla pioggia. Sulle strade innevate l'intaglio del battistrada favorisce l'accumulo della neve sul battistrada che, a contatto con la superficie innevata del fondo stradale, determina per attrito una maggiore tenuta e quindi la possibilità di fermarsi più rapidamente.

Sulla strada asciutta, quando la temperatura è bassa, entrano in gioco le mescole morbide, che garantiscono una maggiore tenuta rispetto agli pneumatici estivi, che al freddo si induriscono e perdono sicurezza. Con la pioggia nella stagione fredda entrambi i fattori contribuiscono ad un miglior comportamento stradale. Certo, un treno di pneumatici invernali ha un costo aggiuntivo rispetto a quello degli pneumatici estivi (nella stagione calda le gomme termiche si usurano rapidamente e addirittura, quando il battistrada ha una profondità elevata, riducono la stabilità per l'effetto dell'ondeggiamento dei tasselli di gomma).

Il corredo ideale di un automobilista dovrebbe essere pertanto un treno di pneumatici estivi dalla primavera all'autunno ed un treno di pneumatici invernali dall'autunno alla primavera. Per chi fa parecchia strada è la soluzione ottimale, che non comporta alcun aggravio di costi. Per chi ne fa poca e dopo cinque anni deve liberarsi di gomme diventate troppo dure e insicure, c'è un aggravio doppio. Ma basta pensare che un piccolo incidente evitato grazie agli pneumatici termici ripaga ampiamente di questa spesa.

Lo ha dimostrato per l'ennesima volta la batteria di test effettuata con Assogomma sulla pista di Misano in una giornata fredda ma soleggiata d'inizio dicembre. Sette test realizzati su asfalto asciutto, «condizionato» con il ghiaccio secco (in taluni casi sono state condizionate invece le gomme) per ricreare l'effettiva condizione di una strada invernale senza neve. In queste prove gli pneumatici invernali hanno fatto segnare la loro incontrastata e netta supremazia.

Basterà citare il test di frenata su fondo gelato: per fermarsi da 70 km/h con la tecnica del panic-stop alla Bmw gomma estiva sono occorsi 23 metri, a quella con pneumatici invernali 17: una differenza di 6 metri che significa evitare o no l'incidente. Ancora più interessante il test di evitamento ostacoli su fondo bagnato a 60 km/h effettuato con una Mini: con gomme miste (due estive e due invernali) l'auto ha perso pericolosamente il controllo del posteriore, diventando inguidabile; con pneumatici tutti estivi ha innescato un accentuato sottosterzo ed un successivo effetto pendolo; con le quattro gomme invernali si è manifestato un leggero sottosterzo, facilmente controllabile con il volante.

Tutto questo al di là della marca dello pneumatico (al test hanno partecipato Yokohama, Bridgestone, Continental, Goodyear, Marangoni, Michelin e Pirelli): è la tecnologia della gomma termica che assicura stagioni fredde e medio-fredde in condizioni di sicurezza. Per di più dando l'addio alle catene da neve: anche il Codice stradale ora l'ha recepito.