

# Sicurezza. Tutti i rischi dell'inverno

## Pneumatici speciali contro neve e ghiaccio: pericoli ridotti fino al 50 per cento

**SERGIO TROISE**

**L**IMITI di velocità e controlli sulle strade resta un problema grave, irrisolto, d'inverno aggravato dalle condizioni meteo, ovvero dai fondi stradali resi viscidati dalla pioggia, dalla neve, dal ghiaccio. Insidie temibili soprattutto se non si ha perfetta padronanza dell'auto, troppo spesso guidata senza tener conto di una serie di fattori determinanti per scongiurare incidenti. Tra questi, spicca l'efficienza delle gomme, ovvero le «scarpe» delle nostre automobili, delle quali sappiamo tutti troppo poco. Proprio per questo ogni anno, puntuali all'insorgere dei primi freddi, scattano le campagne promosse dai produttori di pneumatici. Che, seppur ispirate da comprensibili aspettative commerciali, hanno comunque il merito di aprire squarci di conoscenza su una materia sconosciuta ai più.

Alzi la mano chi sa che una gomma invernale produce effetti benefici sulla tenuta di strada non solo sulla ne-

ve o sul ghiaccio, ma anche su asfalto asciutto, già quando la temperatura scende sotto la soglia dei sette gradi. E si faccia avanti chi ha mai provato a percorrere una discesa lungo un pendio di montagna ghiacciato o innevato a bordo di un SUV prima con pneumatici normali, poi con gli invernali. La differenza è questa: con le gomme normali il SUV scivola senza controllo, a malapena trattenuto dall'ABS, che in casi estremi non può bastare. Con gomme invernali il SUV rallenta fino a fermarsi, scongiurando il pericolo d'incidente anche a velocità ridotte, dell'ordine di 40 km/h. A questa andatura, e in queste condizioni ambientali, è provato che lo spazio di frenata si riduce almeno del 50%.

Come facciamo ad esser certi di tutto questo? Abbiamo svolto sulle piste di addestramento di Misano Adriatico un test organizzato dalla scuola di guida sicura dell'ex pilota di Formula 1 Siegfried Stohr per conto di Assogomma, l'associazione che raduna i principali fornitori di pneumatici (Pirelli, Michelin, GoodYear-Dunlop, Continental, Bridgestone, Yokohama, Marangoni). E abbiamo verificato concretamente tutto ciò che i

«gommisti» ci avevano illustrato teoricamente, forti degli studi svolti dalla divisione sicurezza del sodalizio per la campagna «pneumaticisottocontrollo».

Una giornata di prove, dunque, a bordo di vetture Bmw e Mini, su sette percorsi diversi, allestiti per creare le condizioni di potenziale pericolo per l'automobilista comune: ostacolo improvviso, frenata, rampa ghiacciata, sottosterzo e sovrasterzo. Per rendere il tutto ancora più severo, le coperture sono state trattate con ghiaccio secco, così da portarle a temperature prossime allo zero.

Ebbene i test in pista, decisamente probanti, hanno evidenziato che una copertura invernale dà maggiori garanzie di sicurezza in tutte le condizioni con risultati in alcuni casi sorprendenti: come nella prova di discesa con un SUV (già descritta), o in quella di sottosterzo, eseguita a 70/80 km/h, dove la Mini Cooper S con pneumatici estivi ha compiuto una sbandata non controllabile, mentre con gomme invernali ha tenuto tanto da stringere la tra-

iettoria oltre le intenzioni del guidatore. Incredibile.

Interessante anche il test con equipaggiamento misto, vale a dire con una coppia di gomme invernali sulle ruote motrici e estive sulle altre, come a volte improvvidamente suggerisce qualche gommista inesperto (esistono anche quelli) e come molti automobilisti fanno per risparmiare: la vettura è risultata praticamente inguidabile, con un margine di tenuta nullo che determina improvvisi sovrasterzi o sottosterzi.

In conclusione possiamo affermare che se in caso di fondo innevato vi è un'equivalenza tra pneumatici invernali e catene, in tutte le altre condizioni tipiche della stagione la soluzione più sicura arriva invece dal pneumatico invernale. Certo, resta il problema dei costi: gli «invernali» costano almeno il 20% più degli estivi e si usano soltanto per pochi mesi all'anno. Ma i signori delle gomme, in coro, sostengono che «investire sulla sicurezza non è mai uno spreco». E aggiungono: «Con due treni di gomme acquistati inizialmente e utilizzati solo per sei mesi, si dimezza anche il consumo».

Pensiamoci.

Test di efficienza in condizioni estreme simulate sulla pista di Misano con Siegfried Stohr





Nella foto a sinistra una Bmw della scuola di guida sicura di Siegfried Stohr durante il test di frenata su fondo bagnato con pneumatici invernali. Sotto una mini impegnata in un altro test su fondo insidioso

