

Dai sette gradi in giù è consigliabile utilizzare gomme specifiche

# Con gli pneumatici invernali si guadagna in sicurezza

Giovanni Massini

■ **MISANO** Nei mesi più freddi (dicembre, gennaio, febbraio e marzo), quasi tutta la penisola è sotto i 7 gradi, almeno durante la notte e nelle prime ore del mattino (fanno eccezione solo poche località dell'estremo sud). La precisazione è di rigore, perché, numeri alla mano, Assogomma ha dimostrato che, sotto i 7 gradi, anche in assenza di fondi innevati o bagnati, i normali pneumatici «estivi» possono riservare brutte sorprese.

Soprattutto in un'auto che sosta all'aperto, al mattino, i pneumatici raggiungono una temperatura più bassa di quella del terreno, non di rado prossima ai 5 gradi. Singolari test di tenuta sono stati effettuati a Misano, praticamente al mare, con pneumatici estivi ed invernali, portati artificialmente a temperature critiche. In frenata si notano le differenze più macroscopiche. Su fondi innevati, a 40 km/h lo spazio d'arresto è letteralmente dimezzato, ma anche sul bagnato, a bordo della stessa auto con diversi treni di gomme, ad 80 km/h abbiamo constatato un guadagno di almeno 10 metri.

Prove di evitamento ostacoli, affrontate con auto a trazione anteriore e posteriore, evidenziano un deciso incremento della direzionalità e del controllo. In sostanza, anche per chi vive in zone più o meno temperate, quei venti minuti di tempo che impiega la mattina ad arrivare in ufficio, sono comunque a rischio.

Sfatiamo, poi, il mito dei «costi». Bisogna ricordare che i pneumatici estivi, al di sotto dei 7 gradi, in proporzione, si consumano più degli invernali utilizzati a temperature estive. Con due treni di gomme (invernali ed estivi), si potrebbe tranquillamente guadagnare un 30% di durata complessiva e molti rivenditori offrono il servizio di stoccaggio e sostituzione, per pochi euro l'anno.

Vediamo ora di chiarire alcuni tra i punti più controversi: mai montare due soli pneumatici invernali sull'asse di trazione, l'auto diventa inguidabile; il livello di battistrada di un invernale, per assicurare grip e rendimento, non deve scendere sotto i 4 mm (quando si arriva al limite, conviene portare a fondo corsa i pneumatici anche nei mesi caldi, tanto assicurano le stesse prestazioni degli estivi); gli invernali, ormai è pacifico, possono sostituire, per legge, l'utilizzo delle catene; la sigla laterale "M+S", da sola, non basta a qualificare un vero invernale, ci vuole anche la montagnetta stilizzata di lato.

Un'ultima raccomandazione, in molti paesi (come l'Austria), in inverno i pneumatici estivi non si possono montare, neanche con le catene a bordo. Per informazioni di tutti i tipi, c'è il sito: [www.pneumaticisottocontrollo.it](http://www.pneumaticisottocontrollo.it)



Test A Misano grande attenzione sulle risposte in «marcia»