

Assogomma Vestire le ruote dell'auto secondo la stagione è una questione di sicurezza

Ottavia Molteni

Misano Adriatico (Rimini) Si riconoscono al primo sguardo, la dizione M+S accompagnata dal simbolo della montagna con in cima il fiocco di neve e la configurazione del battistrada, con profonde lamelle pensate per garantire la massima aderenza anche su fondo innevato, li rendono i migliori alleati in caso di particolari condizioni meteo e del manto stradale.

Ma non bisogna fare confusione con i termini, non stiamo parlando di pneumatici da neve tout court, bensì di un prodotto in grado di coprire a 360 gradi diverse situazioni che si verificano durante la stagione più fredda dell'anno, da qui l'etichetta di «invernale», da contrapporre a «estivo». A Misano, per cercare di fare un

poco di chiarezza in materia, su invito di Assogomma, si sono date appuntamento alcune etichette del settore, come Yokohama, Marangoni, Pirelli, Goodyear Dunlop, Bridgestone, Michelin e Continental.

Prima precisazione: quando vanno montati. La regola parla di temperatura dell'asfalto sotto i 7 gradi. Cambiare gli pneumatici è soprattutto un fatto di sicurezza. Con un confronto diretto, abbiamo potuto constatare come capacità di trazione (anteriore e posteriore), di tenuta di strada e di direzionalità mutino significativamente a favore degli «invernali». Dalla prova di trazione misurata con un dinamometro è emersa una differenza di circa 100 kg tra una tipologia di pneumatico e l'altra. Con un prodotto non adatto, il rischio che si corre, e che si è puntualmen-

te verificato in più di un giro della pista prove, è quello di perdere aderenza, intraversarsi, addirittura girarsi su se stessi. Tutto questo in assenza di neve. Per essere il più fedeli possibile a quanto si verifica quotidianamente sulle nostre strade e autostrade, gli pneumatici sono stati raffreddati nel ghiaccio secco, così da rimanere in un range tra 0 e 5 gradi. Spunti interessanti anche dal test della frenata in rettilineo.

Arrivati in prossimità dell'ostacolo a una velocità di 70 orari, con il prodotto invernale è stato possibile operare una manovra d'emergenza «pulita» e in uno spazio contenuto. Con quello estivo, sullo stesso tracciato, la presenza di una piccola area ghiacciata ha costituito un pericolo aggiuntivo, per la tendenza del veicolo a scivolare via.

RISCHI Sono tanti i pericoli in agguato per chi sottovaluta le insidie del fondo stradale durante la stagione più fredda



Le prove sulla pista di Misano

