

la Repubblica.it

MOTORI

In pista per provare le differenze fra i vari pneumatici. Sotto i sette gradi le "winter" offrono innumerevoli vantaggi di aderenza

Gomme invernali più sicure: utili anche senza neve

di ALESSANDRO BACCANI



Tutti pensiamo che servano per affrontare in sicurezza fondi innevati, invece non è così. O meglio non è soltanto così: le gomme invernali migliorano l'aderenza della vettura anche su strade asciutte od umide al di sotto dei 7 gradi. Questo, in sostanza, ha voluto spiegare Assogomma (federazione dei produttori di pneumatici) alla stampa, tramite la propria divisione che si occupa di sicurezza, chiamata "Pneumaticisottocontrollo". Sotto la regia di quest'ultima e con vetture del gruppo Bmw si è svolta così presso l'autodromo di Misano Adriatico una giornata di prove, alla presenza di tutte le maggiori case costruttrici di pneumatici.

Fabio Bertolotti, presidente di Assogomma, ha spiegato subito come gli ingegneri di ciascuna casa produttrice non fossero in pista per parlare del proprio prodotto, ma per spiegare insieme il reale valore aggiunto della gomma invernale. E allora cerchiamo di capire meglio. Perché sì, è vero che la causa più frequente di incidenti è la velocità eccessiva, ma spesso lo è anche l'inadeguatezza del mezzo o delle coperture alla velocità sviluppata, magari ancora nei limiti del codice della strada.

La gomma invernale, infatti, si differenzia da quella estiva per mescola, tassellatura più alta e presenza di piccole lamelle sul battistrada. Nella prima è presente il silice che consente un riscaldamento molto più facile, lamelle e tasselli hanno invece il compito di smaltire l'acqua più velocemente, mentre, al contrario, sulla neve, devono trattenerne il più possibile. Abbiamo infatti imparato che la maggior aderenza si ha neve contro neve....

Fin qua la teoria. La pratica ha fugato ogni dubbio residuo. Le Bmw, schierate a coppie gemelle con pneumatici estivi l'una, invernali l'altra si sono fatte condurre in esercizi di aderenza, trazione e frenata su fondi diversi. Entrambe le gomme venivano trattate con ghiaccio secco, sino a portarle a temperature prossime allo zero. I risultati sono stati sorprendenti. Più la temperatura era abbassata più le estive diventavano difficili da controllare in emergenza. Interessante anche la prova con invernali sull'asse motrice ed estive sull'altro, usanza purtroppo invalsa e, talvolta, consigliata dagli stessi rivenditori per risparmiare. In questo caso la vettura diventa pressoché inguidabile.

Tutto ciò porta a due ordini di considerazioni. La prima è che questo tipo di campagne da parte delle case produttrici di pneumatici sono importanti ed andrebbero incoraggiate ed estese anche al pubblico. La seconda è che gli automobilisti italiani dovrebbero veramente allinearsi ai colleghi austriaci, svizzeri etc. Inutile comprare il SUV alla moda e poi non sapere, ad esempio, che in caso di discese innevate, senza gomme adatte si rischia di non fermarsi più... I costi? Identici. Si usa un treno per sei mesi e per i restanti l'altro... La spesa iniziale è doppia ma il totale, nella normale vita di una vettura, uguale.

(5 dicembre 2008)