

## Area di servizio

**PNEUMATICI**



# Prepararsi all'inverno

Basta montare le M+S giuste e anche sottozero la sicurezza è garantita. Non solo quando nevicata

**I**l rapporto degli italiani con le gomme invernali è cambiato. L'obbligo di montarle sulle strade di alcune zone geografiche, indipendentemente dalle condizioni meteo, da autunno a primavera, ha indubbiamente contribuito alla loro diffusione, ma qualcosa è anche cambiato in positivo nella mentalità di chi guida. Tuttavia vale la pena di chiarire che cosa trasforma un pneumatico M+S in un vero invernale, poiché c'è sempre il rischio di fraintendere. Lo facciamo con la collaborazione di Roberto Sangalli, responsabile sviluppo e progettazione nuove linee di prodotto Pirelli Tyre.

### **MOLTI PNEUMATICI, NON SOLO PER SUV, SONO MARCATI M+S, MA NON TUTTI SONO INVERNALI. PERCHÉ?**

«M+S è la marcatura Mud e Snow, fango e neve, che definisce genericamente i prodotti con battistrada più pronunciati rispetto a quelli per l'impiego estivo su asfalto, adatti a utilizzi più ampi. Un invernale dell'ultima generazione che, non dobbiamo mai dimenticarlo, non è una gomma adatta solo alla neve, si distingue per l'uso di mescole particolari e per la pre-

senza di una fitta lamellatura sui tasselli del battistrada. La mescola ha il compito di portare rapidamente alle condizioni ideali la temperatura della gomma in presenza di climi rigidi, mentre le lamelle garantiscono motricità, tenuta e frenata sulla neve».

### **I COSIDDETTI ALL SEASON SONO CONSIDERATI INVERNALI?**

«Lo sono, ma non al 100%, nel senso che si tratta di pneumatici pensati per assicurare un buon

### **Gli indicatori di usura raddoppiano**

In corrispondenza delle marcature TWI (Tread Wear Index o Tread Wear Indicator) sul fianco di una copertura, negli incavi della scolpitura sono presenti le nervature in rilievo che evidenziano il livello di usura del battistrada. Quando i tasselli si assottigliano fino a portare in superficie questi "ponti", significa che si è raggiunto il limite massimo consentito. Tuttavia, su alcuni pneumatici invernali, la marcatura è doppia. Oltre al livello minimo per legge (1,6 mm) c'è un secondo indicatore (TSI Tread Snow Indicator) a quota 4 mm. Questo è il livello oltre il quale il battistrada non assicura più una corretta trazione e tenuta sui fondi innevati, quindi se ne consiglia la sostituzione per ottenere il massimo di prestazioni e sicurezza.



**IN PRATICA**

# Scegliamo così la dotazione ideale

Gomme larghe o strette, grande o piccolo diametro? Tutto dipende dalle condizioni d'uso

compromesso in tutte le stagioni, senza eccellere in un particolare campo. Sono prodotti pensati e venduti prevalentemente sul mercato statunitense, dove il concetto di guida è molto differente dal nostro. Là i limiti sono più severi e si cerca soltanto la garanzia di mobilità 12 mesi l'anno. In Europa, invece, è necessario garantire ottime prestazioni in termini di tenuta e di frenata e questo si può fare soltanto con prodotti dedicati per l'estate e per l'inverno. Non esiste un all season "tipo", ogni costruttore interpreta il tema in modo personale, privilegiando il comportamento in un determinato settore, senza puntare all'eccellenza. Di norma, comunque, le mescole sono simili a quelle delle coperture invernali, ma le lamelle sono molto meno fitte».

**QUALI SONO LE CONDIZIONI DI IMPIEGO IDEALI PER I VARI TIPI DI PNEUMATICO?**

«Non è possibile generalizzare, poiché vanno considerati vari elementi. Tuttavia si possono dare alcune indicazioni. Possiamo dire che una gomma winter lavora al meglio sotto i sette gradi, fino a temperature di -20°. Un all season può essere a proprio agio in un clima mite, con escursioni da +25° a -5°, mentre l'estivo, soprattutto se della categoria UHP per vetture ad alte prestazioni, rende fino a +40°, ma fatica a scendere sotto lo zero. Quanto abbiamo detto non significa che un invernale a 25° diventa pericoloso, solo non può esprimere al meglio tutte le sue caratteristiche. Ed è sottoposto a uno stress che può accelerare l'usura del battistrada».

**È POSSIBILE MONTARE GOMME CON CODICI DI VELOCITÀ DIVERSI DA QUELLI ORIGINALI?**

«Al contrario di quanto avviene con gli equipaggiamenti "estivi", per i quali il Codice della Strada prevede solo la possibilità di migliorare il codice di velocità, con le winter è possibile fare un passo indietro. L'opportunità è nata in passato, quan-

do le coperture invernali erano omologate per velocità relativamente basse. Ora il problema è quasi del tutto superato, poiché abbiamo in listino alcune dimensioni per auto ad alte prestazioni con codice di velocità W, fino a 270 km/h. Tuttavia, se prendiamo come esempio una Porsche Cayenne che di primo equipaggiamento ha gomme con codice di velocità Y (fino a 300 km/h), la legge consente di montare anche invernali omologate V (fino a 240 km/h). Sul cruscotto bisogna però applicare un adesivo che ricorda di non superare il nuovo limite, peraltro ben superiore a quello consentito sulle nostre strade».

**SUL TEMA DELLA RESISTENZA AL ROTOLAMENTO, COME SE LA CAVANO GLI INVERNALI?**

«Il valore relativo alla resistenza al rotolamento è uno dei dati scelti per definire la classe energetica delle coperture in Europa dal 2012. È uno degli elementi che permette di quantificare quanto un pneumatico può contribuire a ridurre i consumi. Premesso che il risparmio è condizionato da numerosi altri fattori, dallo stile di guida al fondo stradale, alla pressione di gonfiaggio che può vanificare una bassa resistenza al rotolamento, i winter si inseriscono in una classe privilegiata. In sostanza, la difficoltà di conciliare aderenza ed efficienza energetica fa sì che le coperture invernali con maggiore difficoltà conseguono elevati "grading" di resistenza al rotolamento. Le classi energetiche non cambiano, ma il limite massimo ammesso è di 13 kg/t, invece di 12 kg/t. Bisogna comunque ricordare che scorsevolezza e resa alle basse temperature hanno un elemento comune: l'uso di mescole a base di silice».

Valerio Boni



Il periodo per effettuare l'acquisto delle invernali è ancora buono, le corse dell'ultimo minuto dei ritardatari saranno tutte concentrate in occasione della prima nevicata importante. Adesso si può contare su una buona disponibilità di marche, modelli e soprattutto di dimensioni, in grado di soddisfare ogni esigenza. Ma proprio questo panorama ampio può creare qualche imbarazzo a chi decide per la prima volta di montare un treno di pneumatici invernali sulla propria vettura. I dubbi sono solitamente concentrati su due argomenti, la scelta delle dimensioni e la necessità o meno di comprare quattro cerchi dedicati. Più che sulle auto piccole e medie, i problemi nascono per i proprietari di supercar. Una Porsche Cayenne, per esempio, può essere equipaggiata con misure di 295/35 x 21, ma anche con 255/55 x 18. Quella con il battistrada più largo assicura chiaramente prestazioni prossime a quelle di una copertura "estiva" su fondi asciutti con temperature inferiori ai sette gradi. La 255, invece, ha il pregio di spostare più in alto la velocità alla quale si verifica l'aquaplaning sul bagnato e di garantire migliori doti di motricità in presenza di fondi innevati. In parte la scelta può anche dipendere dalla volontà di acquistare quattro cerchi specifici per la nuova misura, poiché l'investimento diventa più importante e non ammortizzabile in tempi brevi.

Tuttavia non bisogna dimenticare che con il doppio treno le coperture subiscono solo una volta lo stress del montaggio nella zona dove agisce la macchina smontagomme. Nel caso di automobili più piccole, invece, le cifre in gioco decisamente più contenute consigliano la soluzione dei quattro cerchi aggiuntivi per il cambio stagionale.

V.B.



NOVEMBRE 2010 | PANORAMAUTO