



GOMME INVERNALI PER UNA GUIDA SICURA

Indipendentemente dal tipo di veicolo e dal tipo di alimentazione i pneumatici invernali si dimostrano, durante il periodo freddo, sempre superiori nelle diverse condizioni stradali.

In inverno le condizioni della strada sono più difficili per il freddo e la presenza di ghiaccio e neve al suolo che rendono la circolazione più pericolosa. Quando si è al volante il nemico numero uno della sicurezza in inverno è la perdita di aderenza. Proprio per questo è fondamentale che l'automobile sia dotata di pneumatici invernali. Come in inverno indossiamo calzature con soles fatte di materiali e con disegni capaci di assicurare maggiore aderenza al suolo, così anche la nostra automobile necessita di gomme adatte al periodo freddo ovvero con la marcatura M+S accompagnata dal pittogramma alpino.

Assogomma ha organizzato a Livigno test tecnici impiegando vetture con diverse alimentazioni (benzina, diesel, ibride, elettriche) per dimostrare che la differenza di prestazione la fanno quei pochi centimetri quadrati di gomma che garantiscono direzionalità e grip, indipendentemente dall'alimentazione o dalla tipologia di vettura. I test si sono svolti tutti a basse velocità proprio per simulare una circolazione cittadina, ma le differenze tra i pneumatici invernali e quelli estivi sono state nette ed evidenti.

Test di frenata strumentata con Alfa Romeo Giulia equipaggiata con pneumatici invernali ed estivi

Due Alfa Romeo Giulia equipaggiate con pneumatici estivi e invernali sono state messe a confronto diretto su un percorso rettilineo con fondo innevato simulando una frenata di emergenza. I veicoli sono stati portati ad una velocità di 40 km/h su un percorso lungo circa 100 metri ed in corrispondenza del punto di inizio frenata, segnalato da un apposito cartello, il pilota ha eseguito una frenata di emergenza, ovvero premendo contemporaneamente il pedale della frizione e del freno a fondo corsa fino all'arresto del veicolo. Per misurare in modo oggettivo la velocità dei veicoli, il tempo e la decelerazione media, le vetture sono state equipaggiate con uno strumento di misurazione satellitare (Driftbox).

Gli spazi di frenata registrati a 40 km/h sono stati di circa 20 metri per i pneumatici invernali e di circa 40 metri per i pneumatici estivi, ovvero il doppio. La prova è stata effettuata anche a 60 km/h solo con la vettura dotata di pneumatici invernali. Lo spazio di arresto è stato comunque inferiore (35 metri) a quello della vettura munita di pneumatici estivi.

Test di handling e comfort, con Fiat 500X su un percorso misto neve e asfalto pulito, con pneumatici invernali ed estivi catenati

Due FIAT 500X DolceVita ibride, una equipaggiata con pneumatici invernali, l'altra con pneumatici estivi e catene montate sull'asse trattivo (anteriore). È stato messo a confronto il comportamento dei due veicoli in termini di maneggevolezza, precisione di guida, trazione su fondo innevato e aderenza in frenata.

Il percorso ha simulato la circolazione in montagna dove, quando c'è neve al suolo, è necessario avere pneumatici invernali oppure montare le catene. È possibile incontrare tratti stradali innevati alternati a tratti asciutti (ad esempio gallerie, sottopassi, ecc.). Partendo da una area con fondo innevato per poi arrivare su un tratto di strada aperto al traffico con un fondo tipicamente invernale, asciutto, freddo e privo di neve o di ghiaccio, con entrambe le vetture si è cercato di riprodurre le stesse manovre, inclusa una frenata su neve ed una frenata su fondo asciutto.

La guida con l'equipaggiamento estivo con catene, nel momento in cui è necessario affrontare tratti di strada puliti, non offre le ottimali condizioni di comfort di guida, presentando rumorosità e vibrazioni allo sterzo. Inoltre, in caso di frenata, gli spazi di arresto risultano più lunghi rispetto all'equipaggiamento invernale. La vettura dotata di pneumatici invernali, concepiti in modo specifico per queste condizioni stradali e climatiche, è in grado di affrontare sia il fondo innevato che quello asciutto offrendo sempre comfort e prestazioni migliori.

Test di accelerazione in rettilineo, con VOLVO XC60, equipaggiate con pneumatici invernali ed estivi

La prova, eseguita con due VOLVO XC60 ibride, ha voluto evidenziare le differenti prestazioni in termini di motricità offerte dai due diversi tipi di pneumatici. Le vetture hanno eseguito in sequenza una partenza da fermo con progressiva accelerazione su un tratto rettilineo con fondo misto, neve e ghiaccio.

Per rendere la prova misurabile ed oggettiva sono state poste all'inizio ed alla fine del percorso, lungo circa 60 metri, delle fotocellule allo scopo di misurare il tempo di percorrenza.

Nel caso dell'equipaggiamento estivo, il veicolo dimostra evidente slittamento nello spunto da fermo e difficoltà nel prendere velocità. La vettura equipaggiata con pneumatici invernali invece esegue la stessa prova in un tempo inferiore, di circa il 40% in meno, senza evidenziare difficoltà nelle fasi di spunto e trazione trasferendo così al guidatore una migliore sensazione di controllo del veicolo.

Test di salita e discesa da una rampa innevata con Jeep Renegade 4xe a trazione integrale e Alfa Romeo Tonale, equipaggiate con pneumatici invernali ed estivi

L'obiettivo della prova è quello di confrontare le prestazioni di mobilità offerte dai pneumatici invernali rispetto ai pneumatici estivi, in condizioni di fondo innevato, su una strada a forte pendenza impiegando sia vetture a trazione integrale sia a trazione anteriore.

Le due Jeep Renegade 4xe plug-in, a trazione integrale, hanno affrontato la rampa in salita e in discesa dapprima con pneumatici estivi e successivamente con pneumatici invernali.

La prova ha messo in evidenza in modo inequivocabile l'assoluta sicurezza della vettura equipaggiata con pneumatici invernali con cui era possibile mantenere il pieno controllo, sia in salita sia in discesa, arrestando il veicolo in qualsiasi situazione. Al contrario il veicolo equipaggiato con pneumatici estivi non è riuscito ad affrontare la salita oppure ha raggiunto il culmine della rampa prendendo slancio. La discesa è però risultata insicura non riuscendo il conducente ad arrestare il veicolo che a metà rampa è scivolato a ruote bloccate.

Successivamente i test sono stati eseguiti con le Alfa Romeo Tonale ibride a trazione anteriore. La vettura con pneumatici estivi non è riuscita a raggiungere il colmo del dosso ed è scivolata indietro a ruote bloccate, trasmettendo al guidatore una forte sensazione di pericolosità.

Questo test ha dimostrato come sia un mito da sfatare, la convinzione comune che la sola trazione integrale sia sufficiente a garantire mobilità e sicurezza in ogni condizione di fondo stradale. Viceversa è sempre necessario scegliere l'equipaggiamento di pneumatici specifici per affrontare al meglio le diverse stagioni.

Test di sterzata su tondo con Fiat Tipo Hatchback, con equipaggiamento omogeneo (tutto invernale o tutto estivo) ed equipaggiamento misto (2 pneumatici estivi e 2 invernali sull'asse trattivo)

Con tre vetture Fiat Tipo Hatchback ibride è stata eseguita una prova di sterzata, simulando la percorrenza di una rotonda, rispettivamente con equipaggiamento omogeneo estivo, omogeneo invernale e misto, cioè due pneumatici invernali sull'asse trattivo e due estivi sull'asse posteriore.

La prova è stata realizzata a bassa velocità (circa 28/30 km/h). La vettura con gomme invernali è riuscita ad affrontare il percorso garantendo sempre una guida sicura e precisa. La vettura equipaggiata con pneumatici estivi invece ha dato al conducente la sensazione di perdita di aderenza rendendo impossibile percorrere il tondo senza uscire dalla carreggiata. La vettura con equipaggiamento misto è risultata la più pericolosa perché offre una falsa sensazione di sicurezza al conducente. L'equipaggiamento invernale all'anteriore infatti fornisce trazione e direzionalità sul dritto ma a metà curva la differente aderenza dei pneumatici estivi al posteriore provoca una repentina perdita di controllo del veicolo che va in testacoda.

L'equipaggiamento misto non è esplicitamente vietato dal Codice della Strada ma è fortemente sconsigliato sia dal Ministero dei Trasporti sia da Assogomma.

Le prove sono state effettuate da un centinaio di ospiti in rappresentanza delle diverse Istituzioni, Forze dell'Ordine, Associazioni della filiera automotive e media.

“I risultati hanno confermato ed evidenziato in maniera chiara che la sicurezza dipende dal tipo di pneumatico con cui è equipaggiata la vettura a prescindere dalla cilindrata o dal tipo di alimentazione” - dichiara Fabio Bertolotti Direttore di Assogomma. “ A distanza di quasi vent'anni dai nostri primi eventi dimostrativi rimane confermata la superiorità dei pneumatici invernali rispetto a quelli estivi durante la stagione fredda”.