"Non finiremo mai di dire quanto d'inverno le gommature invernali sono fondamentali per la sicurezza. Le mescole utilizzate per produrre i pneumatici invernali forniscono prestazioni completamente diverse dalle gomme estive e sono appositamente studiate per le basse temperature e non solo in caso di neve e ghiaccio". La differenza, ci spiega Paolo Marconati, Responsabile Tecnico di Yokohama Italia, incontrato proprio in occasione di un corso di guida sicura su neve, sta, oltre che nella mescola, nel maggior numero di lamelle presenti sul tassello, che sono progettate per trattenere i cristalli di ghiaccio e neve creando un maggior grip al suolo che permette di avanzare in tutta sicurezza. A chi ha ancora dubbi, magari per via dei costi del cambio gomme, Marconati chiede: "D'inverno viaggiamo con i sandali? No, impossibile! Beh per l'auto è la stessa cosa che per noi con le scarpe!".

Questa stagione invernale è stata particolare anche perché il nuovo codice della strada ha finalmente cambiato terminologia, definendo pneumatico invernale quello che finora veniva chiamato "gomma da neve", un passaggio importante, che sottolinea che la destinazione d'uso di questo prodotto non si limita alla nevicata, ma alla stagione fredda. "Non solo, – aggiunge Marconati – la nuova normativa equipara i pneumatici invernali alle catene da neve montate, con alcune differenze pratiche naturalmente: le catene devono innanzitutto essere montate dall'automobilista, operazione non semplicissima e che diventa spesso necessaria in situazioni già di per sé critiche. Inoltre alcune auto, per motivi costruttivi, non possono essere equipaggiate con le catene. Ci sono poi regole che non tutti conoscono, ad esempio un mezzo con quattro ruote motrici dovrebbe montarne quattro, non solo due e la legge prevede il limite di velocità di 50 km/h. Per non parlare dello scarso comfort. Tutti inconvenienti che il pneumatico invernale non ha. In casi limite potrebbe comunque essere utile montare le catene sui pneumatici invernali, per una ancora maggiore sicurezza".

Ma quali sono i rischi per chi usa le gomme estive d'inverno? "Lo spazio di frenata, con i pneumatici invernali, si accorcia del 15% già a 50/60km/h sul bagnato e in caso di neve o ghiaccio si arriva anche al 50%. Se poi vogliamo vedere la questione da un punto di vista economico, con il freddo i tasselli del battistrada della gomma estiva si irrigidiscono e hanno sull'asfalto un effetto abrasivo, tipo grattugia, che fa sì che si consumino del 20% in più rispetto alla stagione calda".

E tenere i pneumatici invernali anche in estate, cosa comporta? "E' meno grave, ma anche in questo caso l'usura aumenta del 10%, e soprattutto la mescola, con l'asfalto a 50-55°C diventa gelatinosa e le prestazioni non sono più ottimali . Bisogna poi verificare che il codice di velocità del pneumatico invernale sia conforme a quanto prescritto nella carta di circolazione dell'auto, perché la normativa consente di avere un codice di velocità (massima) inferiore a quello previsto per il veicolo e comunque non inferiore a Q (160 km/h)."

Guidare su neve o ghiaccio ha anche delle regole e delle tecniche tutte particolari, quanto importante è conoscerle? “Molto. Sarebbe fondamentale che tutti facessero un corso di guida su neve/ghiaccio che insegna ad anticipare le manovre, a guardare più avanti dell’auto, a frenare nel modo giusto e a reagire correttamente nelle situazioni di emergenza e non d’istinto. Sono corsi che aiutano tantissimo e danno una marcia in più. Noi li consigliamo a tutti”.

© riproduzione riservata
pubblicato il 17 / 02 / 2011