Il cambiamento climatico sta portando a eventi meteorologici sempre più estremi e, in particolare, le forti piogge sono diventate sempre più frequenti, anche in Italia. Si sa che la presenza di troppa acqua tra la strada e la gomma rappresenta per gli automobilisti un problema da non sottovalutare, perché il fenomeno dell'aquaplaning può portare alla completa perdita di controllo del veicolo. Quanto sia grave questo rischio, guidando in rettilineo in autostrada a 130 km/h, con pneumatici che hanno diversi livelli di usura, ossia di profondità del battistrada, lo ha misurato la redazione di Auto Bild. Oggetto del test sono state le tre gomme Continental PremiumContact 6, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 e Michelin Primacy 4 e i risultati sono spaventosi, addirittura *"un incubo per gli automobilisti"* li definisce la rivista che si trova nelle edicole tedesche questa settimana.

Se da un lato Auto Bild raccomanda di *"non farsi prendere dal panico"*, riconosce anche che, con l'aumentare dell'usura, i pneumatici migliorano in alcune caratteristiche prestazionali, come la frenata e l'handling su asciutto, la resistenza al rotolamento e la rumorosità. In ogni caso, l'utilizzo delle gomme fino al limite di legge del consumo del battistrada è, secondo gli esperti della rivista, "pericoloso". Il motivo? Le distanze di arresto in frenata su strada bagnata – con un millimetro d'acqua – aumentano notevolmente se il profilo residuo del battistrada è al di sotto dei cinque millimetri, dichiara AutoBild. A dire il vero non capita spesso di avere uno spessore d'acqua così elevato, che, anche in caso di forti piogge, raramente si raggiunge. Tuttavia, – sostiene la rivista – quando si parla di margini di sicurezza, si debbono tenere in considerazione anche le situazioni estreme e non solo quelle di tutti i giorni.

I risultati del test comparativo di Auto Bild sono molto chiari. Mentre in caso di pneumatici **nuovi**, i tre candidati, Continental PremiumContact 6, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 e Michelin Primacy 4, richiedono una distanza di frenata compresa **tra 57,3 e 60,8 metri** per arrestare il mezzo a 120 km/h, con un profilo residuo del battistrada di **5 millimetri** si passa a un intervallo **tra i 68,9 e i 73,5 metri**, ovvero il 20% in più rispetto alle gomme nuove. Se poi scendiamo a una profondità del profilo di **3 millimetri**, lo spazio necessario per fermare l'auto – nel test una VW Golf con gomme 225/45 R17 – è tra 118,5 e 124,3 metri. Infine, se la gomma è arrivata al limite di legge di **1,6 millimetri**, la distanza di arresto è compresa **tra 150,2 e 158,8 metri**, quasi il triplo rispetto alle gomme nuove. Questa differenza, di ben 100 metri, tra la prestazione dei pneumatici nuovi e quelli a fine vita si traduce anche nel vedere l'auto con le gomme a 1,6 mm viaggiare ancora a 106 km / h nel momento in cui quella con le gomme nuove si è già fermata.

Per Auto Bild, quindi, non ci sono dubbi: **maggiore è la profondità del battistrada, maggiori sono le riserve di sicurezza per evitare il fenomeno dell'aquaplaning**, l'incubo di ogni guidatore. Per i giornalisti della rivista, quindi, non bisognerebbe mai

superare per usura del battistrada i tre millimetri di profilo, limite massimo accettabile per garantire la sicurezza in caso di aquaplaning. **Oltre i 3 millimetri, è necessario sostituire i pneumatici, perché il limite consentito dalla legge di 1,6 millimetri è "pericoloso"**. *"Per ogni automobilista* – dice Auto Bild – *dovrebbe comunque valere una* ***regola: misurare regolarmente la profondità del battistrada e soprattutto togliere il piede dal gas in caso di pioggia****"*.

Sebbene non ci siano vincitori né vinti, Auto Bild descrive lievi differenze fra i tre pneumatici sotto esame. Se il Continental PremiumContact 6 ottiene i migliori punteggi in frenata a 80 km / h in tutte le condizioni di strada, deve cedere il passo al Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3 se la frenata è a 120 km / h. La distanza di arresto più lunga, tuttavia, viene registrata per il Michelin Primacy 4, con un'unica eccezione: con 3 millimetri di profilo residuo e 120 km / h, lo spazio di frenata è inferiore a quello del modello Continental, che arriva ultimo.

© riproduzione riservata
pubblicato il 29 / 08 / 2019