

sicurezza/test su strada

Dal 15 novembre scattano le ordinanze che obbligano la presenza a bordo di pneumatici invernali o catene da neve in molti tratti stradali e autostradali. Una questione di buon senso, prima ancora che di legge

DI FERDINANDO SARNO

L'abbassamento delle temperature di questi giorni dovrebbe spingere gli automobilisti ad adeguare alla stagione i pneumatici della propria vettura. Anche perché dal 15 novembre (e fino al prossimo 15 aprile) entreranno in vigore le ordinanze che autorizzano gli enti locali e i gestori a rendere obbligatorie le catene da neve o gli pneumatici invernali a bordo, su strade e autostrade a rischio di precipitazioni nevose o formazione di ghiaccio. In alcune regioni (la Val d'Aosta ad esempio, dal 15 ottobre, e in alcuni tratti stradali in Lombardia) l'obbligo è già scattato. Le ordinanze di obbligo si riferiscono alle vetture e ai furgoni (peso inferiore a 3,5 ton), mentre le moto sono escluse ed i mezzi pesanti non sono considerati. La legge rappresenta dunque lo strumento per migliorare la mobilità e la circolazione d'inverno e persegua i trasgressori con sanzioni pecuniarie (da 39 a 159 euro da 80 a 318 euro, rispettivamente per le infrazioni commesse dentro o fuori i centri abitati). Ma le norme non spiegano tutto. Sono piuttosto i test su strada a indicare che dotare la propria auto di gomme adeguate al terreno che si percorre e al clima, è essenzialmente una scelta di sicurezza. Cosa cambia? Frenare con un'efficacia del 122 per cento superiore, ad esempio. È solo uno dei risultati emersi dalle prove strumentali durante i test "Pneumatici Sotto Controllo". Con le prove, effettuate sulle strade innevate dello Stelvio, l'associazione produttori pneumatici Asso-



Una Fiat 500 Abarth equipaggiata con gomme invernali impegnata nei test su fondo innevato al Passo dello Stelvio

Gomme da freddo La scelta calda

gomma, ha dimostrato l'indubitabile efficacia del pneumatico invernale in aree in cui la temperatura è pari a 7 gradi o inferiore. Non è dunque la presenza di neve o ghiaccio a fare da discriminante. Dalle prove è emerso un dato sopra a tutti: in ogni condizione dell'inverno, la migliore soluzione si rivela il montaggio di quattro pneumatici invernali. Nel

corso dei test sono state messe a confronto vetture a trazione posteriore e anteriore, e due Toyota RAV 4 a trazione integrale. In quest'ultimo caso, tra l'altro, è emersa chiara la dimostrazione che le sole 4 ruote motrici possono fare poco se non supportate da un pneumatico adatto. A disposizione dei tester c'erano anche due maxi-berline Jaguar XF a trazione posteriore, per

dimostrare che anche la grande supersportiva, se equipaggiata con pneumatici invernali, è in grado di muoversi agevolmente sulle strade innevate. La gamma di coperture utilizzate per i test ha spaziato dalle gomme "da neve" standard alle gomme estive, fino ai pneumatici attrezzati con catene da neve e altri sperimentali con miscela inver-

nale, con battistrada estivo e viceversa. Lo svolgersi dei test ha anche dimostrato che la superiorità del pneumatico invernale è data da due elementi basilari: la miscela, ovvero il composto di materiali con cui è costruito il pneumatico, e il battistrada con disegno a lamelle. Vale la pena ricordare che il segno distintivo del pneumatico invernale è la dicitu-

ra M+S (o MS, M/S, M-S, M&S), indispensabile per l'omologazione, spesso accompagnata dal simbolo del fiocco di neve incorniciato dalla sagoma di una montagna, che si trova sul fianco esterno (o spalla) della ruota, considerato aggiuntivo e non obbligatorio. Gli pneumatici invernali costano in media circa il 20% in più di un treno di gomme estive di pari misura e caratteristiche, ma la rotazione stagionale ha una ripercussione sul portafoglio: quando si viaggia con gli invernali non si consumano le gomme estive, che quindi dureranno di più. La convinzione che acquistare quattro gomme specifiche per l'inverno sia un costo aggiuntivo per l'automobilista resiste, ma la realtà è che adottandoli la vita utile di un treno di coperture estive aumenta di almeno il 40%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

viste&provate

Sulle nuove Serie 5 e X5 l'elettronica ai massimi livelli: dalla telecamera termica al sistema che mantiene in automatico la vettura in carreggiata e a distanza di sicurezza

DI GIAN PIERO PIAZZA

Più filanti, sicure, efficienti, confortevoli. Oltre che più sobrie nei consumi. Con le nuove Serie 5 e X5, la casa bavarese attinge a piene mani alla fonte della tecnologia più avanzata per dotare queste vetture di un corredo fantascientifico. In soldoni, sulla Serie 5 di sesta generazione "riversitata" a metà ciclo di vita con mirati ritocchi estetici per conferire un look ancora più moderno e snello, la vita a bordo è facilitata da una serie infinita di "assistenti" elettronici. Come dire che sul rinnovato modello di maggior successo, leader incontrastato nelle vendite con 6,6 milioni di unità sparse in tutto il mondo, i fari allo xeno sono di serie e possono essere integrati con un sistema automatico antiabbagliante e addirittura con la variante munita di telecamera termica installata nella parte frontale che riconosce al buio le

Tecnologia da primato: Bmw punta sul 5

sagome di persone e animali fuori dal campo visivo dei fari avvisando il guidatore del pericolo. L'assetto antirollio (e autolivellante sull'asse posteriore nella versione Touring), la cui efficacia abbiamo verificato nel test su strada, garantisce una tenuta di strada impeccabile e nel caso di

bruschi rallentamenti in autostrada interviene il dispositivo anticollisione che frena automaticamente la vettura. Nessun problema per il parcheggio, grazie al Park Assistant che effettua la manovra automaticamente. Novità assoluta, il Drivign Assistant

Plus, che nel caso di coda in autostrada mantiene la vettura in carreggiata e a distanza di sicurezza senza richiedere l'intervento del guidatore. Passi da gigante, infine, anche nel campo della navigazione satellitare con connessione a internet e

funzioni simili a tutti gli effetti a quelle di un personal computer. Proposta in 19 modelli nelle versioni Berlina, Touring e GT, la nuova Serie 5 è disponibile in una vasta gamma di motori diesel e benzina tutti Euro 6 arricchita dall'introduzione del nuovo 518d 2.0 a 4 cilindri da 143 cv (per Berlina e Touring) che consuma appena 4,5 litri di gasolio ogni 100 km. Stesso discorso per la nuova X5, completamente rinnovata nell'estetica e negli interni, con una dotazione elettronica non dissimile da quella della Serie 5 ed estesa anche a migliori elettromeccaniche, come le sospensioni posteriori adattive regolabili a controllo elettronico che mantengono il retrotreno sempre "in piano", o il selettore delle modalità di guida abbinato al cambio automatico a 8 rapporti. La nuova X5, in vendita dal 15 novembre, è proposta anche con l'inedita motorizzazione diesel 25d 2.0 biturbo a 4 cilindri da 218 cv a due e quattro ruote motrici. Prezzi - non fantascientifici come i contenuti, ma quasi - a partire da 43.750 euro per la Serie 5, e da 55.400 euro per la X5.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il restyling della Bmw X5, in vendita in Italia dal 15 novembre



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Andora, l'oasi senza il blu

Niente strisce blu per parcheggi a pagamento e nessuna postazione fissa di autovelox. Non è un sogno, ma la realtà di una città italiana raccontata dall'ultimo numero di "Quattro ruote". Ad Andora, Riviera ligure, 60 mila turisti d'estate e 7.800 residenti abituali, non si paga la sosta su strada, né si utilizzano le multe per far quadrare i bilanci comunali (peraltro in attivo). Il sindaco Franco Floris, ha spiegato così la sua politica: «Quella della sosta a pagamento può essere un'entrata estiva ma i soldi che ogni giorno il turista riesce così a risparmiare vengono spesi nei bar e nei ristoranti, con una ricaduta positiva per l'economia locale». Una scelta controcorrente, logica e intelligente. Tre aggettivi purtroppo che la rendono del tutto inadatta per molti altri sindaci italiani che altro non sanno inventarsi che annullare quasi del tutto le zone a sosta gratuita nelle nostre città (in totale spregio del codice della strada) e piazzare autovelox (spesso illegali) al solo scopo di fare cassa.

La nuova Vespa Primavera di Piaggio al debutto mondiale al Salone Internazionale del Motociclo



il Salone

Moto protagoniste da domani a Rho (Milano): da vedere e da provare le novità di un settore che non si arrende alla crisi

Torna Eicma, due ruote di passione

Più forte della crisi. E del calo delle vendite. Mentre l'auto ha cancellato il suo unico Salone italiano, la voglia di due ruote resta e resiste al punto che per EICMA 2013 è previsto il tutto esaurito, con oltre 1.000 espositori provenienti da 35 paesi. È tutto pronto alla Fiera di Milano, nella sua estensione di Rho, dove da domani (e fino a domenica) va in scena la 71ª Esposizione Internazionale del Motociclo. Nonostante la crisi, le industrie presen-

teranno molte novità di gamma, ma anche soluzioni per la mobilità sostenibile, uno dei grandi temi del momento. Tra i debutti più attesi dei marchi italiani, la nuova Vespa Primavera di Piaggio che segna il ritorno di un modello "cult" sin dalla sua prima apparizione nel 1968. MV Agusta propone la motard stradale Rivale 800 con motore tre cilindri derivato dalla Brutale e dalla F3, mentre Ducati svela la Panigale 899. Interessante anche il primo scooter elettrico firmato Bmw: si chiama C Evolution, e con i suoi 15 cavalli di potenza eco-friendly,

è capace di 100 chilometri d'autonomia. L'Anima (l'associazione dei produttori aderente a Confindustria) stima per quest'anno una quota di immatricolazioni di moto e scooter (escludendo i "cinquantini", ancora più in difficoltà) di appena 160 mila unità, in calo del 27% rispetto al 2012. A settembre invece le vendite mensili di moto hanno tenuto rispetto all'anno scorso, mentre scooter e ciclomotori segnano un calo inferiore al 10%. Pier Francesco Caliarì, direttore di ANCI e di EICMA, non nasconde che

«il settore delle due ruote a motore soffre come tutti gli altri. Sicuramente ci sono dei fattori aggravanti, quali il credito al consumo inesistente, assicurazioni che hanno superato il limite della credibilità, e infrastrutture che devono essere adeguate». Come d'abitudine, anche EICMA 2013 potrà contare sull'arena esterna Moto Live, dove si svolgeranno competizioni, test ride e Riding School. Novità da vedere e da provare insomma, per un festa di passione e di spettacolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA