

M+S: A CONFRONTO

NON TUTTE SONO UGUALI

Le gomme non sono tutte uguali e nere, nemmeno quelle invernali. La specializzazione di questo tipo di pneumatici ha portato alla commercializzazione di gomme marchiate "M+S" adatte anche a un utilizzo lungo tutto l'arco dell'anno e ad altre, più "tecniche", realizzate per impieghi più gravosi. Nevica, aspettiamo che ci siano per terra almeno dieci centimetri, prima di iniziare una giornata di test comparativi. Si parte con una BMW X5 gommata con pneumatici Michelin M+S, come esce di fabbrica. Gomme orientate verso un utilizzo per un periodo ampio durante l'anno. La prima prova prevede una partenza in piano e poi una salita di 500 metri con quattro tornanti. L'auto si muove ma interviene spesso il controllo elettronico di trazione anche se si accelera con estrema delicatezza. La pendenza cambia, diventa più impegnativa. Si prova a partire da fermi. La X5 fa fatica, dapprima si muove lentamente poi una volta preso l'abbrivio sale più spedita, sempre con la spia del controllo trazione accesa. Nelle curve tiene abbastanza bene perché la gomma scava un canale nel soffice manto. Alla fine del percorso si gira l'auto e si torna giù. Si va piano. Alla prima frenata anticipata per inserirsi nel tornante sono drammi: le gomme hanno una presa scarsissima, l'ABS lavora alla grande e l'auto si arresta in un muro di neve. Un gatto delle nevi è indispensabile per rimetterla in strada. Si riprende la discesa con grande attenzione e alla fine si è al punto di partenza con tanti capelli bianchi in più. Si prova una frenata in piano da 40 km/h a zero: ci vogliono ben più dei 23 metri utilizzati come riferimento per i nostri test! Si cambiano gomme, si montano le Pirelli Scorpion "Ice&Snow" della stessa misura: 255/55 R18. Gomme orientate a un utilizzo più "tecnico". La trazione è eccellente sia in partenza da fermo, sia quando si esce a bassa velocità dai tornanti e si butta giù tutto l'acceleratore, scaricando i 218 cavalli del sei cilindri bavarese. Si prova la partenza da fermo in forte pendenza: l'auto parte senza slittare. In discesa l'auto si arresta in poco spazio, come minimo cinque metri in meno rispetto al test precedente ma soprattutto si ha un'ottima direzionalità. Proviamo la frenata da 40 km/h: lo spazio d'arresto è decisamente inferiore! Aspettiamo due giorni: sullo stesso percorso non c'è più neve fresca bensì compatta e ghiacciata: la temperatura è precipitata a -15°C. Con le gomme di primo equipaggiamento si



Sulla neve i tasselli spessi e alti con forti spigoli delle Pirelli Scorpion Ice&Snow danno un'aderenza incredibile.

fatica a partire e appena si imposta la curva l'auto va dritta. C'è poca direzionalità. Bisogna salire a 15-20 km/h accarezzando il pedale dell'acceleratore come se sotto ci fosse un uovo. Quando si scende è meglio farsi il segno della croce perché complice il peso si slitta che è un piacere. Si rimontano le invernali italiane e si rimane sbigottiti come queste mordano il manto bianco. Quando si preme sul pedale del freno l'ABS non si sente: l'auto frena e non slitta. A fianco della X5 in tutte le stesse prove c'è anche una 530xd, questa volta gommata GoodYear. Il risultato non cambia e si apprezza la resa degli invernali UltraCrip7 per la motricità in neve fresca: con i Pirelli Ice&Snow sono il punto di riferimento per pneumatici invernali. Lasciamo la neve e ci trasferiamo su asfalto bagnato: i vantaggi non sono più così evidenti ma rimane ancora a bassa temperatura una leggera resa migliore. Una prova da cui è emerso chiaramente che non tutti gli pneumatici invernali sono "uguali", anche se sono marchiati M+S. La scelta, poi, dipende dalle esigenze personali. **M.M.**

