

PNEUMATICI

L'importanza di montare pneumatici invernali

Una iniziativa organizzata da Assogomme e Federpneus, che si pone l'obiettivo di far toccare con mano, la fondamentale importanza che rivestono i pneumatici invernali

A. C.

La finalità di questa iniziativa organizzata da Assogomma (Gruppo produttori pneumatici) e Federpneus (Associazione nazionale rivenditori specialistici), è quella appunto di far toccare con mano l'importanza del pneumatico invernale per la sicurezza stradale e la differenza con uno estivo catenato. D'inverno la strada è meno sicura e piena di insidie, neve ma anche acqua, brina e ghiaccio quindi, il livello di aderenza dei pneumatici al fondo stradale è inferiore. Quindi, è opportuno montare quattro pneumatici invernali che sono stati progettati per fornire prestazioni superiori in aderenza, motricità, frenata nelle condizioni invernali e garantiscono ottime prestazioni anche su strada asciutta. Rispetto al pneumatico estivo, i pneumatici invernali, con-

traddistinti dalla marcatura M+S che significa in inglese fango (mud) e neve (snow), diventano particolarmente efficaci quando la temperatura scende al di sotto dei 7° centigradi e sono adottabili da ottobre a marzo, quando la temperatura risale si può tornare ai normali pneumatici estivi, poiché l'asfalto più caldo corrode la miscela morbida. Rispetto alla catene che risultano estremamente rumorose e producono forti vibrazioni mettendo in evidenza uno scarso confort di guida, peraltro scomode da

montare, i pneumatici invernali offrono una maggiore sicurezza e praticità. E' opportuno montare quattro pneumatici invernali per

INVERNO in SICUREZZA

avere omogeneità di comportamento tra asse anteriore ed asse posteriore mentre, per quanto riguarda le misure di possibile



Uso e la manutenzione dei pneumatici

E' essenziale verificare: con regolarità la pressione ed il gonfiaggio

Un calo della pressione nel tempo può essere dovuto alla naturale diffusione dell'aria attraverso il pneumatico stesso, sbalzi della temperatura ambientale, piccole perforazioni. Il controllo va effettuato a freddo (max 2/3 km di percorrenza) almeno una volta

al mese e prima di lunghi viaggi. Rispettare i valori di pressione prescritti dal Costruttore (vedi libretto di manutenzione). Pressioni insufficienti sono all'origine di surriscaldamenti, insicurezza di guida per alterato comportamento del veicolo, consumi rapidi e irregolari, aumento del consumo di carburante.

E' opportuno controllare:

lo stato di usura e le conseguenze di eventi accidentali

Un controllo periodico permette di individuare le eventuali conseguenze di urti, deformazioni, strisciamenti che si possono manifestare a distanza di tempo dall'accaduto. Eventuali lesioni, tagli, rigonfiamenti sui fianchi o sul battistrada richiedono un controllo immediato. Il battistrada dei pneumatici degli autoveicoli deve avere uno spessore minimo di 1,6 mm così come previsto dal Codice della Strada, ad usura avanzata la capacità del battistrada di assicurare l'aderenza al suolo diminuisce, in particolare sul bagnato. In tali condizioni è necessario regolare di conseguenza la velocità.

E' indispensabile scegliere: pneumatici idonei in fase di sostituzione

Bisogna utilizzare pneumatici aventi caratteristiche omologate all'origine dal Costruttore del veicolo e riportate sulla Carta di Circolazione, ed è obbligatorio il montaggio omogeneo e dello stesso

tipo almeno per asse.

E' importante sapere: leggere i pneumatici

Marchio di fabbrica o di commercio, misura, indice di carico, indice di velocità e tubeless sono tutti elementi importanti da conoscere per un buon uso del pneumatico. Misure ed indici di carico /velocità sono stabiliti all'origine dal costruttore del veicolo secondo le norme vigenti e riportati sulla carta di circolazione. E' possibile montare pneumatici con indici di carico/velocità superiori, mai inferiori. La misura per esempio, 195/55 R15 83V corrisponde a: 195 (larghezza nominale in mm), 55 (serie, rapporto altezza/larghezza), R (struttura radiale), 15 (diametro del cerchio in pollici), 83 (indice di carico, codice cui corrisponde la capacità di carico alla velocità indicata), V (Indice di velocità max ammessa). Mentre, i simboli corrispondono alla velocità max del veicolo ad esempio, P (corrisponde alla velocità max di 150 km/h), R (170 km/h), T (190 km/h) e W (270 km/h).





utilizzo, devono avere le stesse caratteristiche dimensionali/prestazionali dei pneumatici estivi, come indicato nella carta di circolazione, seppur è ammessa una categoria di velocità inferiore (min. Q). Con Vittorio Brambilla, Direttore del Centro Internazionale Guida Sicura Andrea De Adamich e con uno staff di piloti e istruttori qualificati, abbiamo eseguito una serie di prove dinamiche sulla neve a Pracupola in provincia di Bolzano per constatare la differenza tra il pneumatico invernale piuttosto che il pneumatico estivo catenato. Istituzioni, forze dell'ordine, assicurazioni, leasing companies,

autoscuole, rivenditori specialisti, operatori della mobilità in sicurezza ed ovviamente giornalisti hanno potuto provare personalmente le varie situazioni in cui ci si può trovare in inverno un automobilista. Sette sono state le prove, sei dinamiche e una statica, come sette sono state le Case (Bridgestone, Continental, Goodyear Dunlop, Marangoni, Michelin, Pirelli e Yokohama) che hanno supportato il programma con i loro tecnici sempre pronti a fornirci maggiori delucidazioni. A disposizione per le attività dinamiche sono state messe le vetture Alfa Romeo nelle versioni 147, 2.00 e le 159 sia benzina

che TD nonché le Brera quattro ruote motrici 3.2, Maserati Gran Sport 4.2 400 CV trazione posteriore e due BMW X5. Il tema del primo test è stato la frenata di emergenza, due vetture identiche con trazione anteriore, l'una equipaggiata con quattro pneumatici invernali e l'altra con quattro pneumatici estivi catenati sulla trazione. Abbiamo simulato prima, con la vettura gommata con gli invernali una frenata di emergenza ad una velocità di circa 45 km/h, il risultato si è tramutato in sicurezza e stabilità, ottima aderenza, l'ABS lavora al meglio, lo spazio di frenata è davvero eccezionale la stessa prova, effet-

tuata con la vettura equipaggiata con gomme estive nuove al 100% catenate sulla trazione il risultato è stato di instabilità e ingovernabilità della vettura, il pedale del freno durissimo, l'ABS entra in funzione moltissimo poiché manca aderenza sulle ruote posteriori oltre a spazi di frenata decisamente maggiori, di oltre cinque metri. Sicuramente, il test che ha suscitato maggior interesse è stato quello effettuato su una rampa innevata alla guida di un SUV a trazione integrale, sfatando il mito dell'automobilista che crede di non avere la necessità di montare pneumatici invernali vista la trazione integrale ma non è così. Per l'occasione, due SUV a trazione integrale, sono stati equipaggiati uno con pneumatici estivi e l'altro con invernali nella misura 255/55/18. Il SUV con gli invernali saliva nel tratto di massima pendenza con facilità anche nel caso di ripartenza da fermo mentre l'altro, equipaggiato con pneumatici estivi nella ripartenza da fermo in salita, nel tratto di massima pendenza slittava non riuscendo a ripartire. Se nella marcia in salita il pneumatico invernale ha dimostrato maggiore grip rispetto all'estivo, è in frenata in discesa che la differenza a favore dell'invernale è davvero incredibile. Ciò dimostra la mancanza di sicurezza e le difficoltà che si possono incontrare sulla neve anche con un mezzo così tecnologicamente avanzato. Quindi, la trazione integrale non è tutto, il consiglio per viaggiare in sicurezza nel periodo invernale è dunque quello di montare quattro pneumatici invernali.



GT RADIAL CHAMPIRO BAX

Un disegno asimmetrico per una guida sicura e confortevole

GT Radial presenta un pneumatico confortevole e molto performante in condizioni di asfalto bagnato: Champiro BAX. Questo pneumatico è caratterizzato da un disegno battistrada asimmetrico, in grado di affrontare al meglio la guida su fondi bagnati grazie ad una disposizione dei tasselli e delle scanalature ottimale, principalmente studiata per garantire un drenaggio dell'acqua efficace e costante. Soprattutto

le tre scanalature centrali, poste nella parte mediana del battistrada che è la zona più critica per il fenomeno dell'aquaplaning, sono deputate all'espulsione della maggiore quantità di acqua, al fine di evitare tale pericolo. Le scanalature trasversali più esterne, di diverse dimensioni, contribuiscono a incanalare verso l'esterno l'acqua, influenzando al contempo su una flessibilità maggiore dei tasselli battistrada. I

tasselli, lavorando in modo duttile ed elastico, contribuiscono ad una maggiore tenuta di strada, soprattutto in curva ed in frenata. Come Champiro 328, anche Champiro BAX è contrassegnato dalla marcatura M+S, specifica per condizioni di utilizzo difficili come asfalto bagnato, freddo, percorsi misti. GT Radial Champiro BAX è disponibile in una gamma di misure compresa fra i 14 pollici e i 16 pollici.