

di Giandomenico
Protospataro*



Occhio alle gomme

Spesso trascurate, sono invece una delle parti più importanti delle nostre automobili. Ecco come sceglierle e mantenerle efficienti nel tempo

Soprattutto nei mesi invernali in cui sono peggiori le condizioni del fondo stradale, un'attenzione particolare deve essere dedicata a ciò che, durante la marcia, ci fa stare con "i piedi per terra": le gomme della nostra auto. Sono una componente troppo spesso sottovalutata o addirittura ignorata, mentre la sua importanza per la sicurezza stradale è veramente grande. Ecco alcuni buoni consigli, per acquisto e manutenzione, indispensabili per garantirvi viaggi sicuri.

Come scegliere gli pneumatici

Mentre un'auto nuova ha pneumatici efficienti ed adeguati, quando siamo costretti a sostituirli dobbiamo considerare alcuni elementi importanti. Innanzitutto, devono essere utilizzati solo pneumatici che hanno dimensioni e caratteristiche ammesse per il veicolo sul quale devono essere montati e che sono annotate sulla carta di circolazione.

Oltre agli pneumatici di prima dotazione, possono essere, in genere, montati anche pneumatici con dimensioni diverse le cui caratteristiche sono indicate nella parte descrittiva che si trova a pagina 3 della carta di circolazione con la dicitura "in alternativa" seguita dalla sigla identificativa degli pneumatici che possono essere utilizzati in alternativa. Bisogna fare particolare attenzione alla rispondenza di tali sigle con gli pneumatici che ci accingiamo ad acquistare, perché anche un solo codice diverso non consente l'impiego sul nostro veicolo. Tuttavia, in presenza di pneumatici avven-

ti caratteristiche dimensionali identiche a quelle indicate sulla carta di circolazione del veicolo ma con indici di velocità o di carico superiori a quelli indicati, è possibile il montaggio anche se la sigla identificativa non corrisponde a quella indicata sulla carta di circolazione stessa.

In caso di sostituzione degli pneumatici, non è necessario che siano della stessa marca o modello neanche quando, come accade in qualche caso, tale indicazione è annotata sulla carta di circolazione. Questo dato, infatti, non è vincolante (salvo per veicoli eccezionali per massa) e in occasione dei controlli su strada effettuati dall'autorità di polizia, di norma, non si tiene conto di simile annotazione.

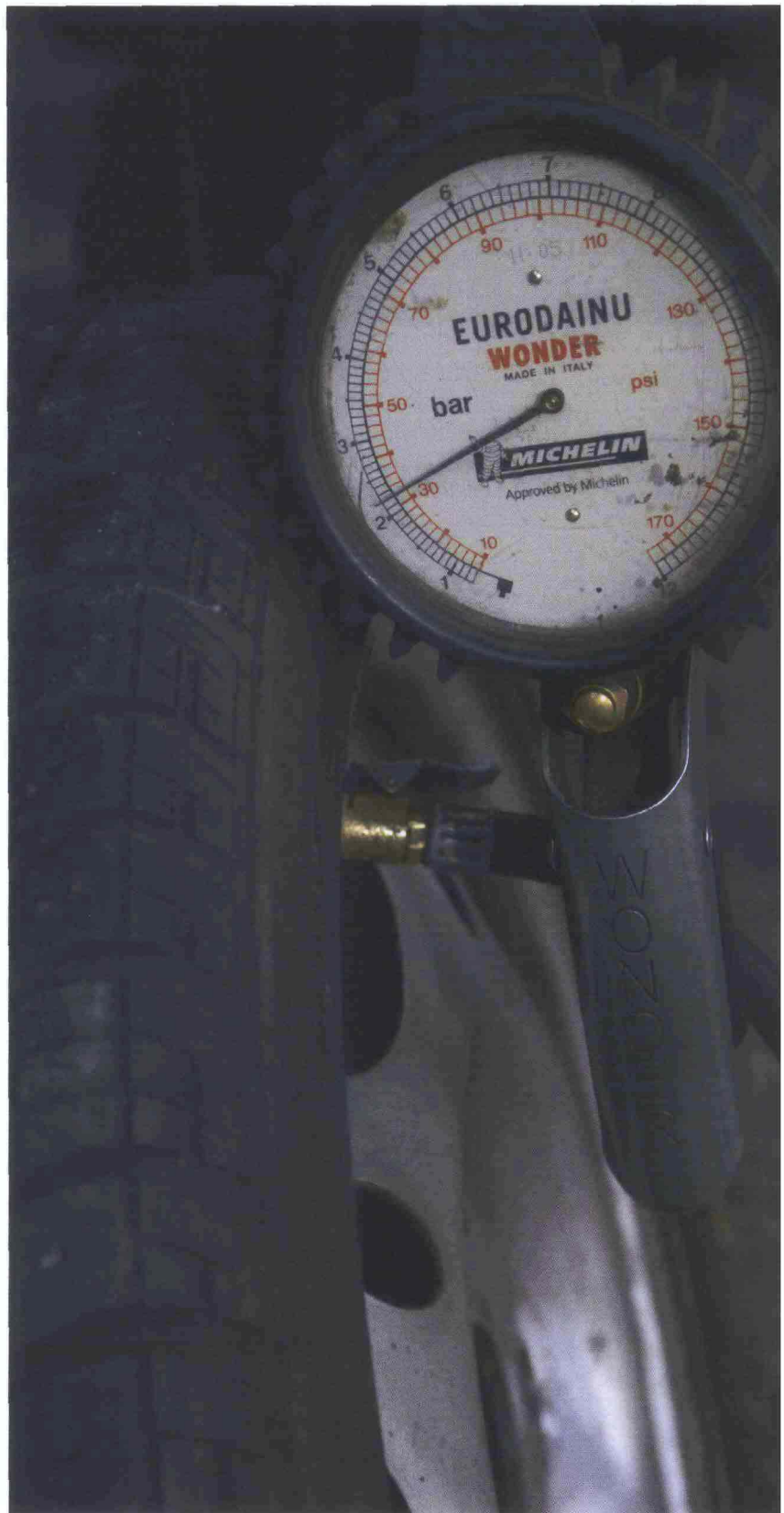
Occorre, poi, ricordare che:

- sullo stesso asse (cioè le ruote anteriori o quelle posteriori) devono essere utilizzati solo pneumatici identici non solo per dimensioni ma anche per azienda costruttrice, marchio commerciale, struttura e altre caratteristiche tecniche;
- sulle ruote di assi diversi possono essere utilizzati pneumatici aventi dimensioni identiche anche se prodotti da aziende diverse. Sulle ruote dello stesso asse è consigliabile montare pneumatici aventi lo stesso tipo di disegno e scolpitura del battistrada;
- se devono essere sostituiti solo in parte, è preferibile il montaggio degli pneumatici nuovi o meno usurati sull'asse posteriore.

La manutenzione

Un semplice esame visivo, almeno ogni 2 mila km, consente di controllare lo stato dei nostri pneumatici che devono essere sempre tenuti in perfetta efficienza.

Innanzitutto guardiamo il battistrada, cioè la parte scolpita a diretto contatto con il terreno. In ogni suo punto deve avere uno spessore minimo di 1,6 mm (1,00 mm per motoveicoli, 0,50 mm per ciclomotori) e deve essere privo di tagli o incisioni. Prima di arrivare a questo valore minimo, che comporta, tra l'altro, sanzioni amministrative, tuttavia, è sempre bene considerare che, ai fini della sicurezza del veicolo, uno pneumatico si considera al limite del-





l'usura, quando lo spessore del battistrada è compreso tra 1,7 e 3 mm. In condizioni normali d'uso, tale valore dovrebbe essere raggiunto solo dopo aver percorso diverse migliaia di chilometri, anche considerando che uno pneumatico nuovo ha un battistrada di almeno 9 mm.

Se lo pneumatico è utilizzato correttamente, la superficie di contatto deve usarsi in modo omogeneo e, quindi, non deve mai presentare zone in cui il battistrada è maggiormente consumato. Quando ciò accade occorre recarsi al più presto dal nostro gommista di fiducia per effettuare alcune regolazioni che evitano tali inconvenienti (equilibratura, convergenza, eccetera). Anche vibrazioni allo sterzo o sobbalzi durante la marcia sono sintomatici di inconvenienti meccanici che devono essere sistemati al più presto per evitare una rapida usura delle nostre gomme.

Passiamo poi ad esaminare i fianchi degli pneumatici: anch'essi devono essere privi di tagli o incisioni. Le lesioni più frequenti di questo tipo sono dovute al contatto con il bordo dei marciapiedi. Se l'incisione o il taglio sul fianco è così profondo che consente di vedere la trama metallica della tela interna di cui è fatta la carcassa, lo pneumatico deve essere sostituito senza esitazioni. Infatti, una lesione di questo tipo può provocare lo scoppio improvviso con gravi conseguenze per la sicurezza del veicolo e dei suoi occupanti.

Infine, è bene spostare gli pneumatici fra di loro ogni 10-15.000 km. L'operazione, che deve essere fatta da un gommista, ci consente di ottimizzare l'usura dei singoli pneumatici e di sostituirli tutti contemporaneamente.

La pressione di gonfiaggio

Un'attenzione particolare deve essere dedicata alla pressione di gonfiaggio: se non è corretta, oltre a determinare una precoce usura delle gomme, può essere causa di incidenti stradali, soprattutto quando le condizioni atmosferiche e del fondo stradale non sono ottimali. Anche se l'auto è nuova, non bisogna dimenticare che uno pneumatico, proprio come un pallone, perde pressione in maniera naturale nel corso del tempo.

La pressione deve essere, perciò, controllata periodicamente, al massimo una volta al mese ovvero ogni 2 mila km circa, e deve essere sempre uguale a quella indicata dal costruttore nel libretto uso e manutenzione del veicolo. La pressione deve essere verificata anche se il veicolo non viene usato spesso e l'operazione deve essere fatta a freddo (pneumatici non utilizzati da almeno 2 ore ovvero utilizzati per meno di 3 km ad andatura ridotta). Quando si effettua la misura con gomme calde, occorre, perciò, aggiungere 0,3 bar alla pressione consigliata.

Quando la pressione è troppo bassa, si hanno gravi effetti sulla guida: si ha sempre un maggiore consumo di carburante, con pesanti conseguenze per l'ambiente, c'è il rischio di foratura o, peggio, di scoppio improvviso e le reazioni dell'auto sono spesso difficili da controllare. Contrariamente a quanto si crede comunemente, uno pneumatico sgonfio non offre maggiore aderenza, anzi, soprattutto in curva, la riduce drasticamente. Quando è troppo sgonfio, la vita del nostro pneumatico, inoltre, si riduce sensibilmente: se la pressione diminuisce da 2 a 1 bar, la vita media della nostra gomma si riduce del 20% (come dire che, considerando una vita normale di 50 mila km, si riduce di 10 mila km).

Ruotino, catene e pneumatici da neve

Se il veicolo ne è dotato, in caso di foratura, si può utilizzare un "ruotino", cioè una ruota di dimensioni più ridotte. In tali casi, però, la velocità deve essere sempre molto moderata e l'impiego del dispositivo d'emergenza deve essere limitato al tempo strettamente necessario per superare tale situazione.



Quando dobbiamo percorrere dei tratti innevati è indispensabile montare le catene da neve. Questo accessorio, che dovrebbe essere sempre presente nel baule della nostra auto nella stagione invernale, deve essere utilizzato solo per il tempo strettamente necessario e su un fondo stradale innevato. Se continuiamo ad usare le catene da neve direttamente sull'asfalto, quando la neve si è sciolta, danneggiamo irrimediabilmente gli pneumatici e compromettiamo l'intera geometria delle ruote della nostra vettura. Su alcune vetture, poi, le catene non possono essere installate perché non compatibili con le ruote: prima di acquistarle, facendo attenzione che siano omologate, è sempre bene consultare il libretto di istruzioni del mezzo.

D'inverno, soprattutto se si prevede un frequente impiego su strade innevate o con basse temperature, può essere utile sostituire gli pneumatici con quelli invernali. Occorre ricordare che queste gomme, secondo le norme del codice della strada, sono

equiparate alle catene da neve o agli pneumatici chiodati e che, quindi, quando sono montate, è consentito circolare anche quando c'è l'obbligo di catene da neve. Gli pneumatici da neve possono essere utilizzati, peraltro, anche su strade asciutte non innevate a condizione, però, che la temperatura non sia troppo alta.

Possono essere di tipo invernale tutti gli pneumatici le cui dimensioni sono indicate in modo alternativo sulla carta di circolazione. Anche quando sulla carta sono presenti indicazioni specifiche di pneumatici per marcia su neve solo con alcuni parametri dimensionali (ad esempio 195/65 R15 91H, 205/55 R16 91V e 205/55 R16 91H M+S), non è mai esclusa la possibilità di equipaggiare i veicoli con pneumatici "M+S" corrispondenti ad una qualsiasi delle misure indicate sulla carta di circolazione e adeguato indice di velocità. ■

*Vice questore aggiunto
del Servizio polizia stradale

Per saperne di più

Sui fianchi di ogni pneumatico sono impresse molte informazioni, alcune obbligatorie ed altre riportate dal fabbricante o in base ad accordi tra i produttori. Le informazioni che interessano di più sono quelle contenute nella sigla identificativa impressa con caratteri più grandi che indica le dimensioni e le caratteristiche costruttive. Questi dati, infatti, sono significativi per il montaggio o la sostituzione degli pneumatici.

Ad esempio, quando sul fianco è impressa la sigla **155/70 R15ZR50** significa:

- 155** = larghezza della sezione del battistrada (in millimetri). In alternativa, tale dato può essere indicato in pollici (esempio 15.2/70 eccetera)
- /70** = altezza del fianco della gomma (espressa come percentuale della larghezza del battistrada, cioè, significa che il fianco misura un valore pari al 70% della larghezza della superficie di contatto)
- R** = tipo di costruzione (dove R=radiale)
- 15** = diametro del cerchione sul quale può essere montato (in pollici)
- ZR** = velocità massima ammissibile (ZR indica velocità superiore a 240 km/h)
- 50** = indice di carico massimo sopportabile dallo pneumatico

Altre indicazioni:

- "Tubeless"** = può essere utilizzato senza camera d'aria
- "Reinforced"** = nell'utilizzo per veicoli merci leggeri ha una struttura rinforzata rispetto al corrispondente tipo per autovetture
- "Retread"** = pneumatico ricostruito; in questo caso viene cancellato il marchio di omologazione originale ECE-ONU/UE, che viene sostituito da un marchio specifico che fa riferimento al Regolamento ECE-ONU n. 108
- "Run Flat"** = pneumatico che consente di percorrere lunghe distanze (anche 80-100 km) completamente sgonfio.

Per sapere quando è stato costruito occorre individuare sul fianco una stampigliatura contenente un codice a 3 o 4 cifre: le prime cifre indicano la settimana e l'ultima cifra o le ultime due cifre l'anno di costruzione.