

AGORÀ

I Blog del Sole24ORE



Ricordiamoci delle gomme e riflettiamo su queste cifre

Lo si dice spesso: le gomme sono tanto fondamentali per la sicurezza quanto trascurate. Ma è meno frequente avere cifre concrete per poterci ragionare. Per questo, vi riporto pari pari il resoconto di alcuni test effettuati nei giorni scorso sulla pista di Varano de' Melegari dalla scuola di guida sicura di Andrea De Adamich in un evento di sensibilizzazione sul tema voluto da Assogomma e Federpneus. Seguono alcuni consigli che sottoscrivo. L'unica perplessità che ho riguarda il secondo test: mi sembra un po' forzato, perché nella guida normale non è frequente arrivare a 60-70 all'ora con un'auto compatta dotata di un motore da 3,2 litri e quindi è chiaro che in una situazione del genere l'usura di una gomma debba portare a un forte pattinamento. Certo, può capitare, ma...

A Varano de' Melegari dal 3 al 5 giugno Assogomma e

Fede

pneus hanno organizzato i test dinamici di Sicurezza stradale per dimo

strare l'importanza della pressione e del battistrada in buono stato ai fini della guida in condizioni di sicurezza

1. Un primo esercizio metteva a confronto due Alfa Romeo 147 identiche, una con pneumatici in ordine e una con pneumatici a 2 mm

di spessore, cioè ancora entro i limiti che la legge stabilisce a 1,6 mm

di spessore. La differenza dello spazio di arresto in fase di frenata di emergenza su superficie umida/bagnata a circa

70 km/h

tra vettura con pneumatico usurato aumenta del 70% rispetto alla stessa auto con gomme nuove, cioè con gli

8 millimetri

di pneumatici in fase di cambio rapido di direzione

2. Con tre pneumatici gonfiati correttamente ed 1 pneumatico posteriore sottogonfiato, come nel caso di ipotesi di foratura lenta, e con vettura a medio carico (equivalente a 4 persone a bordo), la vettura in rettilineo avanza senza sbandamenti e quindi non provoca nel guidatore alcun senso di pericolo; affrontando una schivata rapida l'auto sbanda al retrotreno fino a diventare incontrollabile: velocità di esecuzione 60/70 km/h

3. La pressione inoltre è importante per evitare di "pizzicare" il pneumatico e romperlo, come nel caso in cui si tenti di "scalare" il gradino del marciapiede

(. Il danno spesso può essere subdolo non palesandosi immediatamente ma magari provocando a distanza di tempo lo scoppio del pneumatico

1. Non guasta ricordare che la corretta pressione di gonfiaggio ha dei benefici consistenti anche sul portafoglio dell'automobilista e sull'ambiente

4. L'Alfa Romeo 159 del test in oggetto con gomme gonfie, in folle, partendo da una lieve pendenza per arrivare al piano in movimento, percorre 150 metri

Con gomme sgonfie, ne fa
22 in
meno

.
Ogni
100 chilometri
costano un euro e mezzo in più'

.
E ogni litro di carburante consumato in più del necessario è un inutile danno
all'ambiente

.
Consigli fondamentali per l'uso e la manutenzione dei pneumatici:

I pneumatici sono un elemento primario per la sicurezza della circolazione dei
veicoli: essi infatti costituiscono il solo punto di contatto tra il veicolo ed il suolo

.
E' quindi essenziale che vengano mantenute nel tempo le loro caratteristiche

originarie

.
Pertanto è opportuno:

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

.
In caso di controllo "a caldo" (il pneumatico riscalda con l'impiego) è normale
prevedere un incremento di pressione di 0,3 bar

.
Non sgonfiare mai i pneumatici caldi

.
Rispettate i valori di pressione prescritti dal Costruttore (vedi libretto)

.
Non dimenticare la ruota di scorta

Pressioni insufficienti sono all'origine di surriscaldamenti, insicurezza di guida per alterato comportamento del veicolo, consumi rapidi e irregolari, aumento del consumo di carburante

- **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

Consumi irregolari possono essere riconducibili ad anomalie meccaniche quali: imperfetta equilibratura delle ruote, irregolarità di frenata, inefficienza delle sospensioni (ammortizzatori) e non corretta geometria del veicolo

Il battistrada dei pneumatici degli autoveicoli deve avere uno spessore minimo

di
1,6 mm
così come previsto dal Codice della Strada

Tuttavia, 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

Sarebbe opportuno pensare alla sostituzione del pneumatico a 3 mm di battistrada e non andare oltre

- **Scegliete pneumatici idonei in fase di sostituzione**

È essenziale utilizzare pneumatici aventi le caratteristiche omologate all'origine dal Costruttore del veicolo e riportate sulla Carta di Circolazione

Per mantenere le condizioni ottimali di guida del veicolo è opportuno montare quattro pneumatici uguali ed allo stesso grado di usura

Ciò è particolarmente raccomandato quando si impiegano pneumatici invernali, ovvero sia in condizioni ambientali avverse

In ogni caso i pneumatici nuovi (è obbligatorio il montaggio omogeneo almeno per asse) o i meno usurati sono da montare al posteriore

ALCUNE DOMANDE FREQUENTI

➤ Sostituzione del pneumatico: di cosa dobbiamo tener conto?

Ogni vettura ha caratteristiche meccaniche, di carico e velocità ben definite e la scelta dei pneumatici è in stretto rapporto con tali caratteristiche

In fase di sostituzione :

- È essenziale rispettare le prescrizioni del Costruttore del veicolo riportate sulla carta di circolazione per quanto riguarda le misure, gli indici di carico e velocità possono essere superiori ma mai inferiori

- Per i pneumatici invernali M+S,

la Direttiva Europea

prevede la possibilità di utilizzare a parità di misura, una categoria di velocità inferiore (minimo Q = 160 km/h

), con l'apposizione di un apposito "bollino" di avvertimento all'interno della vettura.

- Tutti i pneumatici (esclusi quelli di soccorso per uso temporaneo) montati su un veicolo devono avere la stessa struttura (es

radiale)

- I pneumatici montati su un asse devono essere dello stesso tipo

Per mantenere le condizioni ottimali di guida è consigliato montare quattro pneumatici uguali e allo stesso grado di usura

Ciò è particolarmente raccomandato quando si impiegano pneumatici invernali, date le più elevate caratteristiche di aderenza di questi ultimi nelle condizioni climatiche difficili (pioggia, neve, ghiaccio...)

In ogni caso i pneumatici nuovi o meno usurati devono essere montati al posteriore

➤ Come leggere il pneumatico?

Raccomandazioni e

info

raccomandazioni fondamentali:

- utilizzare sempre e solo pneumatici conformi alla carta di circolazione

- Misure e indici di carico e velocità sono stabiliti all'origine dal costruttore del veicolo secondo le norme vigenti e sono riportati sulla carta di circolazione

- È sempre possibile montare pneumatici con indici di carico e velocità superiori ma mai inferiori a quanto indicato sulla carta di circolazione

- Per i pneumatici invernali (M+S), se non specificato sulla carta di circolazione, è ammessa una categoria di velocità inferiore (minimo Q) con l'applicazione di un bollino all'interno vettura

- Tutti i pneumatici del veicolo (con l'eccezione dell'eventuale "ruotino" discorta) devono avere la stessa struttura

- I pneumatici dello stesso asse devono essere dello stesso tipo

- I pneumatici devono riportare gli estremi di omologazione E in conformità alle direttive e ai regolamenti europei.

Oggi conoscere i pneumatici diventa sempre più importante, perché occorre tenere conto di tutte le possibilità di impiego, di rendimento e di prestazioni, al fine di mantenere alto il livello di sicurezza in tutte le situazioni di utilizzo

Il pneumatico è l'unico elemento di collegamento tra il veicolo e la strada e ad esso sono affidate importantissime funzioni quali:

- SOSTENERE E TRASPORTARE IL VEICOLO E IL CARICO
- O AMMORTIZZARE E ASSORBIRE LE IRREGOLARITÀ DEL FONDO STRADALE ASSICURARE LA TRASMISSIONE DELLE FORZE MOTRICI E FRENANTI
- DIRIGERE IL VEICOLO E MANTENERE LA SUA TRAIETTORIA
(
LA TENUTA DI STRADA
...)

➤ Quando cambiare i pneumatici?

I pneumatici devono essere sostituiti non appena abbiano raggiunto il limite legale di profondità o dopo un danneggiamento irreparabile

- PROFONDITÀ MINIMA DEL BATTISTRADA

Il battistrada di un pneumatico presenta un disegno a rilievo avente lo scopo principale di assicurare la massima tenuta su strade bagnate o scivolose

Oltre al tipo del disegno, i fattori che influiscono sull'aderenza al suolo sono le altre caratteristiche costruttive del pneumatico, la superficie stradale, le condizioni del tempo e in particolare, la velocità

I recenti tipi di pneumatico sono provvisti di indicatori di usura, per evidenziare che il pneumatico sta raggiungendo il suo limite di impiego

- DANNEGGIAMENTI

Un controllo periodico permette di individuare le eventuali conseguenze di urti, deformazioni, strisciamenti che si possono manifestare a distanza di tempo dall'accaduto

Se il pneumatico presenta lesioni, tagli, rigonfiamenti sui fianchi o sul battistrada, o ha subito un urto violento, occorre un controllo immediato da parte

di un esperto

Ciò vale anche per le condizioni delle ruote, quali eventuali deformazioni dei bordi dei cerchi, o dei dischi copriuota

Consumi irregolari possono essere riconducibili ad anomalie meccaniche quali: imperfetta equilibratura delle ruote, irregolarità di frenata, inefficienza delle sospensioni e/o non corretta geometria del veicolo

I pneumatici sono naturalmente soggetti ad invecchiamento, anche se usati poco

Screpolature nella gomma del battistrada o dei fianchi, a volte accompagnate da deformazioni, manifestano l'invecchiamento

I pneumatici montati su caravan, rimorchietti, camper etc..., tenuti fermi per lunghi periodi, tendono ad invecchiare più rapidamente di quelli utilizzati di frequente, ed andrebbero quindi alleggeriti dei carichi e protetti dalla luce diretta

Attenzione anche all'invecchiamento della ruota di scorta

IL NOSTRO CONSIGLIO PER LA VOSTRA SICUREZZA

Ad usura avanzata il rischio di aquaplaning e lo spazio di frenata aumentano drasticamente

Per questo motivo il consiglio è quello di non utilizzare i pneumatici fino al limite legale pari a

1,6 mm

ma di sostituirli a

3 mm

Sia per il controllo periodico, sia per eventuali dubbi o necessità, è consigliabile rivolgersi a specialisti qualificati (gommisti) che, tra l'altro, offrono tale servizio in modo gratuito

