

# Quella povera gomma, sempre trascurata

In Italia non c'è ancora sufficiente attenzione al pneumatico, nemmeno per gli obblighi di legge sullo spessore minimo del battistrada. Sottovalutata anche la pressione

Da alcuni anni Assogomma e Federpneus sono impegnate in una difficile opera di sensibilizzazione del pubblico al controllo sistematico dei pneumatici. Gomme lisce, male-usurate o sottogonfiate possono generare effetti disastrosi e a volte tragici. Fra gli automobilisti, purtroppo, non c'è sufficiente attenzione, nemmeno agli obblighi di legge sullo spessore minimo del battistrada. Basterebbe poter assistere a qualche dimostrazione o effettuare una prova di guida, come quelle organizzate la scorsa settimana sul circuito di Varano de' Melegari, per cambiare immediatamente atteggiamento. Supportati dagli istruttori del Centro di Guida Sicura di Andrea De

Adamich e dai tecnici di tutte le case produttrici di gomme, sono stati approntati diversi test, su bagnato e asciutto, per simulare diverse situazioni in cui si trova abitualmente un automobilista. Identiche vetture, Alfa Romeo e Maserati, equipaggiate con quattro pneumatici nuovi, due nuovi e due usurati di un paio di millimetri, e pneumatici sottogonfiati. Il comportamento delle auto nei diverse equipaggiamenti cambia in maniera evidente. Per esempio, nella prova che riproduce l'improvvisa perdita di aderenza del retrotreno, come può accadere a causa di una buca, con gomme nuove sapendo fare il controsterzo si riesce a riprendere il controllo della vettura, mentre

è pressoché impossibile evitare il testa-coda negli altri due casi. Idem per l'aquaplaning - la pozzanghera di 5-8 mm d'acqua - che sull'auto con gomme lisce innesca una pericolosa sbandata. E se si deve affrontare una frenata d'emergenza, quando i pneumatici sono in condizioni corrette non solo si riesce a mantenere la perfetta direzionalità di marcia ma lo spazio di frenata si accorcia sensibilmente. E ancora, un'andatura «allegra» in una strada con tornanti può trasformarsi in un incubo: se ad essere malandate sono le ruote anteriori si genera un sottosterzo che manda l'auto diritta fuoristrada; quando ad essere maleusurate o con pressione scorretta sono

quelle posteriori la conseguenza è il sovrasterzo, cioè l'auto chiude troppo all'interno della curva e si mette di traverso. Per questo i piloti-istruttori consigliano, quando proprio non ci si può permettere la spesa per la sostituzione di tutte e quattro le gomme, di cambiare i due pneumatici posteriori: è molto più difficile - assicurano - correggere un sovrasterzo con una manovra velocissima di controsterzo che non il sottosterzo per il quale basta togliere il piede dall'acceleratore per trasferire carico sul frontale e dunque riavere sufficiente aderenza. La prova più sorprendente è, però, quella del tombino e del marciapiede: salarvi anche a bassissima velocità (8-10 km/h) può far scoppiare la gomma sottogonfiata.

R.D.

