

# A VARANO DE' MELEGARI ASSOGOMMA E FEDERPNEUS TEST DINAMICI DI SICUREZZA STRADALE



**Nonostante l'importanza ricoperta dal pneumatico ai fini della sicurezza stradale, è ancora scarsissima la cultura legata al corretto utilizzo e alla manutenzione dello stesso, non solo da parte degli automobilista ma, purtroppo, anche da parte degli addetti ai lavori.**

**D**a otto anni Assogomma e Federpneus sono impegnate in una molteplicità di azioni volte a portare l'attenzione sul pneumatico quale elemento di sicurezza attiva del veicolo in circolazione.

Dall'impegno degli specialisti del settore e delle aziende produttrici di pneumatici, sono nate in questi anni tante iniziative e studi che elaborando i controlli effettuati dalle forze dell'ordine evidenziano quanta strada dobbiamo ancora fare nonostante tutto quello che è già stato fatto.

Basti considerare che la metà circa delle vetture che circolano in Italia viaggia con pneumatici sottogonfiati, il 12% presenta

danneggiamenti evidenti e il 2,3% viaggia con pneumatici non conformi alla carta di circolazione.

Eppure, un pneumatico in perfetta forma è in grado di ridurre sensibilmente i rischi di incidente: quindi dedicare pochi minuti periodicamente al controllo dello stato di usura e della pressione dei pneumatici della nostra auto ci consente, in modo gratuito, di viaggiare più sicuri, di risparmiare denaro ritardando la sostituzione dei pneumatici e consumare meno carburante (circa 15% in meno con pneumatici gonfiati opportunamente).

Non sono numericamente trascurabili gli incidenti stradali imputabili al mancato controllo delle condizioni dei veicoli da parte dell'automobilista e, tra questi, alcuni sono dovuti a pneumatici in cattivo stato. Frene improvvisamente con un pneumatico in ottimo stato, significa arrestare il veicolo nel minor spazio possibile e spesso evitare l'incidente. In condizioni meteo avverse poi avere una scolpatura del pneumatico profonda permette di allontanare il fenomeno dell'aquaplaning.

A Varano de' Melegari dal 3 al 5 giugno Assogomma e Federpneus hanno organizzato i test dinamici di Sicurezza stradale per dimostrare l'importanza della pressione e del battistrada in buono stato ai fini della guida in condizioni di sicurezza.

## I TEST SU PISTA

### 1. L'USURA

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. In una situazione di bassa aderenza, la vettura con pneumatici a 2 mm era quasi impossibile da riprendere e la velocità di esecuzione del test era di 35 km/h.

Un secondo test ha dimostrato la differenza di comportamento su fondo con forte





spessore d'acqua, di uno pneumatico in ottime condizioni rispetto a un pneumatico usurato sempre entro i limiti di legge, cioè a 2 mm.

La prova è stata effettuata con due Alfa Romeo GT 3.2 identiche, in 2ª marcia a 60/70 km/h.

Affrontando la pozzanghera simulata, la vettura con pneumatici usurati ha perso aderenza, determinando uno slittamento pronunciato in accelerazione.

In questo caso è stato anche possibile verificare la differenza di comportamento in curva tra vettura dotata di pneumatici usurati posteriori e nuovi anteriori (sovrasterzo in curva) rispetto a vettura dotata di pneumatici usurati anteriori e nuovi posteriori (sottosterzo in curva). Quest'ultima è la soluzione da preferire, vista la maggior semplicità di controllo della vettura in sottosterzo.

Il terzo test, sempre su fondo bagnato, ha visto protagoniste due Alfa Romeo 147, una con pneumatici in ordine e una con pneumatici a 2 mm.

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.

## 2. LA PRESSIONE

L'importanza della corretta pressione è stata dimostrata utilizzando in primo luogo una Maserati Granturismo che ha evidenziato i limiti di guidabilità della vettura a trazione posteriore ed elevata potenza, soprattutto in curva.

Poi con le Alfa Romeo 159 a trazione anteriore si è evidenziata l'influenza della pressione di gonfiaggio degli pneumatici in fase di cambio rapido di direzione.

Con tre pneumatici gonfiati correttamente ed un 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 però una schivata rapida, l'auto sbanda al retrotreno fino a diventare incontrollabile (la velocità di esecuzione era di 60/70 km/h).

La pressione inoltre è importante per evita-

re di "pizzicare" il pneumatico e di romperlo, come nel caso in cui si tenti di "scalare" il gradino del marciapiede. Il danno spesso può essere subdolo non palesandosi immediatamente, ma provocando a distanza di tempo lo scoppio del pneumatico.

È opportuno ricordare che la corretta pressione di gonfiaggio produce benefici consistenti anche in termini di consumo di carburante.

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 1,5 Euro in più. E ogni litro di carburante consumato in più del necessario è un inutile danno all'ambiente.



CERCA NEL SITO

Vai

Martedì 17 giugno 2008

credits

LOGIN

HOME

LA RIVISTA

CONTATTACI

ABBONAMENTI

PUBBLICITÀ

LINK UTILI

## NEWS AFTERMARKET

## Assogomma e Federpneus

NUOVA **elettrauto**  
Morales Editore



Nonostante l'importanza ricoperta dal pneumatico ai fini della sicurezza stradale, è ancora scarsissima la cultura legata al corretto utilizzo e alla manutenzione dello stesso, non solo da parte degli automobilista ma, purtroppo, anche da parte degli addetti ai lavori.

Da otto anni Assogomma e Federpneus sono impegnate in una molteplicità di azioni volte a portare l'attenzione sul pneumatico quale elemento di sicurezza attiva del veicolo in circolazione.

Dall'impegno degli specialisti del settore e delle aziende produttrici di pneumatici, sono nate in questi anni tante iniziative e studi che elaborando i controlli effettuati dalle forze dell'ordine evidenziano quanta strada dobbiamo ancora fare nonostante tutto quello che è già stato fatto.

Basti considerare che la metà circa delle vetture che circolano in Italia viaggia con pneumatici sottogonfiati, il 12% presenta danneggiamenti evidenti e il 2,3% viaggia con pneumatici non conformi alla carta di circolazione.

Eppure, un pneumatico in perfetta forma è in grado di ridurre sensibilmente i rischi di incidente: quindi dedicare pochi minuti periodicamente al controllo dello stato di usura e della pressione dei pneumatici della nostra auto ci consente, in modo gratuito, di viaggiare più sicuri, di risparmiare denaro ritardando la sostituzione dei pneumatici e consumare meno carburante (circa 15% in meno con pneumatici gonfiati opportunamente).

Non sono numericamente trascurabili gli incidenti stradali imputabili al mancato controllo delle condizioni dei veicoli da parte dell'automobilista e, tra questi, alcuni sono dovuti a pneumatici in cattivo stato. Frenare improvvisamente con un pneumatico in ottimo stato, significa arrestare il veicolo nel minor spazio possibile e spesso evitare l'incidente. In condizioni meteo avverse poi avere una scolpitura del pneumatico profonda permette di allontanare il fenomeno dell'aquaplaning.

A Varano de' Melegari dal 3 al 5 giugno Assogomma e Federpneus hanno organizzato i test dinamici di Sicurezza stradale per dimostrare l'importanza della pressione e del battistrada in buono stato ai fini della guida in condizioni di sicurezza.

## I TEST SU PISTA

## 1. L'USURA

Un primo esercizio metteva a confronto due Alfa Romeo 147 identiche, una con pneumatici in ordine e una con pneumatici a 2 mm, cioè ancora entro i limiti che la legge stabilisce a 1,6 mm di spessore. In una situazione di bassa aderenza, la vettura con pneumatici a 2 mm era quasi impossibile da riprendere e la velocità di esecuzione del test era di 35 km/h.

Un secondo test ha dimostrato la differenza di comportamento su fondo con forte spessore d'acqua, di un pneumatico in ottime condizioni rispetto a un pneumatico usurato sempre entro i limiti di legge, cioè a 2 mm.

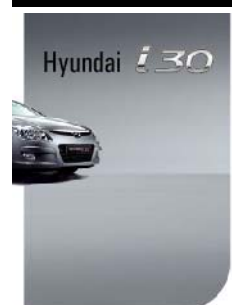
La prova è stata effettuata con due Alfa Romeo GT 3.2 identiche, 2ª marcia a 60/70 km/h.

Affrontando la pozzanghera simulata, la vettura con pneumatici usurati ha perso aderenza, determinando uno slittamento pronunciato in accelerazione.

In questo caso è stato anche possibile verificare la differenza di comportamento in curva tra vettura dotata di pneumatici usurati posteriori e nuovi anteriori (sovrasterzo in curva) rispetto a vettura dotata di pneumatici usurati anteriori e nuovi posteriori (sottosterzo in curva). Quest'ultima è la soluzione da preferire, vista la maggior semplicità di controllo della vettura in sottosterzo.

Il terzo test, sempre su fondo bagnato, ha visto protagoniste due Alfa Romeo 147, una con pneumatici in ordine e una con pneumatici a 2 mm.

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.



## 2. LA PRESSIONE

L'importanza della corretta pressione è stata dimostrata utilizzando in primo luogo una Maserati Granturismo che ha evidenziato i limiti di guidabilità della vettura a trazione posteriore ed elevata potenza, soprattutto in curva. Poi con le Alfa Romeo 159 a trazione anteriore si è evidenziata l'influenza della pressione di gonfiaggio degli pneumatici in fase di cambio rapido di direzione.

Con tre pneumatici gonfiati correttamente ed un 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 però una schivata rapida, l'auto sbanda al retrotreno fino a diventare incontrollabile (la velocità di esecuzione era di 60/70 km/h).

La pressione inoltre è importante per evitare di "pizzicare" il pneumatico e di romperlo, come nel caso in cui si tenti di "scalare" il gradino del marciapiede. Il danno spesso può essere subdolo non palesandosi immediatamente, ma provocando a distanza di tempo lo scoppio del pneumatico.

E' opportuno ricordare che la corretta pressione di gonfiaggio produce benefici consistenti anche in termini di consumo di carburante.

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 1,5 Euro in più. E ogni litro di carburante consumato in più del necessario è un inutile danno all'ambiente.

## CONSIGLI PER L'USO E LA MANUTENZIONE

### 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. 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.

### Scegliere pneumatici idonei in fase di sostituzione

E' 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.

giugno 2008

[torna all'elenco delle News >>](#)

Copyright © 2007 Morales Srl - tutti i diritti riservati - NOTE LEGALI

Tutto il materiale contenuto in Nuova Elettrauto (Morales Srl - P.IVA 07659000157) è soggetto alle leggi sul Copyright © Questo sito è un prodotto editoriale aggiornato in modo non periodico, pertanto non è soggetto agli obblighi di registrazione di cui all'art. 5 della L. 47/1948