

il tuo browser non supporta gli iframes **NEWSBAR SUL TUO SITO**

## L'importanza di montare sempre gomme perfette

*Per salvare la vita e risparmiare*



Non c'è nulla di meglio che toccare con mano gli effetti che gli pneumatici hanno sul comportamento di una vettura per rendersi conto di quanto sia importante la scelta e la corretta manutenzione di questi accessori troppo spesso trascurati dagli automobilisti. Proprio allo scopo di sensibilizzare l'opinione pubblica su questi temi, Assogomma e Federpneus, in collaborazione con la scuola di guida sicura di Andrea De Adamich, hanno organizzato una sessione di test sul circuito di Varano. Le prove sono state concepite per mettere in evidenza l'importanza di montare pneumatici in perfette condizioni che, in situazioni di emergenza possono fare la differenza tra un semplice spavento e qualcosa di peggio.

La prima prova si è svolta su una superficie a bassa aderenza creata per simulare condizioni di neve o ghiaccio. Una piastra idropneumatica denominata slide machine provoca una sbandata improvvisa al retrotreno della nostra vettura. Il test viene effettuato con pneumatici usurati (ma comunque entro i limiti di legge) e con pneumatici in perfette condizioni. La vettura con le gomme usurate innesca un testacoda difficilmente controllabile, mentre la stessa vettura con le coperture al 100 % viene agevolmente controllata con una rapida controsterzata e si riallinea senza grosse complicazioni. Il secondo test simula il frequente ed insidioso fenomeno dell'aquaplaning. In questo caso si entra in una profonda pozzanghera alla velocità di circa 70 km/h con una vettura equipaggiata con pneumatici usurati anteriormente, posteriormente e su tutte e quattro le ruote, oltre che con una in perfette condizioni. Anche in questo caso la sicurezza percepita al volante dell'auto gommata correttamente è significativamente superiore. L'ingresso nell'ampia pozzanghera ci appare particolarmente critico con la vettura equipaggiata con pneumatici usurati all'anteriore (nonostante ci venga spiegato il contrario).



Nella prova relativa agli spazi di frenata si percepisce immediatamente e senza il bisogno di una

///Z/2008/Assogomma/ASSEGNA%20STAMPA%202008/test%203%204%205%20giugno/Automotive.it%20080610\_anno1313.htm (1 di 2)10/06/2008 17:26:21



particolare sensibilità, quanto un treno di gomme in buona efficienza possa rappresentare il confine tra una frenata violenta ed un impatto disastroso (spesso tra queste due ipotesi possono intercorrere pochi ma preziosissimi metri). Oltre allo stato di usura degli pneumatici, è indispensabile anche una corretta manutenzione, il che significa soprattutto controllarne periodicamente la corretta pressione di gonfiaggio. Si stima che 10 mesi di mancato controllo, equivalgono alla perdita di circa 1 atmosfera rispetto alla corretta pressione stabilita dalla Casa costruttrice.

La quarta e la quinta prova mettono in evidenza proprio la differenza di comportamento, a parità di vettura, causato da pneumatici sottogonfiati. Su un tratto di circuito particolarmente ricco di cambi di direzione si avverte subito una carenza di precisione nel mantenere le traiettorie impostate ed una deriva che impone angoli di sterzata molto più elevati per conservare la vettura in carreggiata. La telemetria di bordo che ci viene consegnata al termine della prova non fa che confermare le sensazioni della pista. In questo caso il fenomeno di deriva è tanto superiore quanto è più alta la spalla dello pneumatico, quindi su vetture "meno prestazionali" il fenomeno è ancora più marcato. Questo per sfatare la convinzione di molti che riservano alla propria utilitaria le stesse attenzioni che dedicano ad un ferro da stiro.



Un altro esercizio costruito per simulare lo scartamento improvviso effettuato per evitare un ostacolo ha ancora una volta messo a confronto una vettura gommata correttamente con una equipaggiata con uno pneumatico posteriore sottogonfiato. Se sul rettilineo il comportamento appare pressoché perfetto, nel momento critico della sbandata, per scartare l'ostacolo artificiale, le due vetture si differenziano sostanzialmente: la prima si riallinea senza difficoltà eccessive, la seconda innesca una sbandata di difficile controllo e in ogni caso motivo di rischio su una strada aperta al traffico. Un'ultima prova va a toccare il lato forse più sensibile degli utenti meno smaliziati: il portafoglio. Una gomma gonfiata alla giusta pressione, permette, grazie alla minore resistenza al rotolamento, una riduzione dei consumi tra il 5 ed il 15 % (di questi tempi!).

by Autolink News ®





