

Pneumatici. L'importanza di una corretta manutenzione

Gomme a posto, viaggi sicuri

Silvano Piacentini

Nell'imminenza degli esodi estivi un buon numero di addetti ai lavori (rappresentanti di assicurazioni, scuole guida, autonoleggi, forze dell'ordine e media) si sono ritrovati all'autodromo di Varano de' Melegari per andare a "scuola". E imparare sul campo quanto sia importante avere gomme sane. Prendendo atto della scarsa cultura riguardante il loro corretto utilizzo e manutenzione, le associazioni dei produttori Assogomma e dei rivenditori Federpneus sono impegnate da anni per portare l'attenzione su questi componenti fondamentali ai fini della sicurezza.

È infatti stato verificato che in Italia circa la metà delle auto viaggia con pneumatici sottogonfiati, il 12% con danni evidenti alle gomme e il 2,3% con coperture non conformi alla carta di circolazione. E questo mentre un pneumatico in buona forma riduce sensibilmente i rischi. Dedicare periodicamente qualche minuto al controllo dell'usura e della pressione consente di viaggiare più sicuri, di risparmiare prolungando la vita delle gomme e di con-

Ruote per run flat

Sicurezza e affidabilità

■ Se i pneumatici run flat non sono ancora diffusi come meriterebbero, è anche a causa della loro "costituzione": per poter percorrere (seppure a velocità moderata) decine di km anche da sgonfi senza rischiare il detallonamento hanno bisogno di cerchioni dal profilo particolare. Il che li rende inadatti al montaggio after market, escludendoli di fatto da una larga fetta del mercato delle gomme per auto.

Cerchioni after market

■ Ma le cose stanno cambiando come dimostra la Mak con la Fuoco, una ruota per Suv che, grazie al bordo esterno dal profilo denominato Hump Eh2+, può "accogliere" anche i run flat. Con questa novità, che ha ottenuto l'omologazione europea Etrto, l'azienda bresciana punta a conquistare una fetta minimale, ma ricca di prospettive strategiche, del più ampio mercato del settore.

sumare fino al 15% in meno di carburante.

I test hanno fornito eloquenti dimostrazioni. Il confronto tra due Alfa 147 identiche, una con pneumatici in ordine e l'altra con battistrada a 2 mm di spessore (ancora entro i limiti che la legge fissa in 1,6 mm), ha evidenziato che in caso di bassa aderenza la seconda era quasi impossibile da riprendere anche a 35 km/h. E a 70 orari ha richiesto uno spazio d'arresto superiore del 70 per cento. Analoghi i risultati del test effettuato percorrendo in seconda, a 60/70 all'ora, una strada molto bagnata: delle due Alfa Gt 3.2 V6, quella con pneumatici usurati ha perso aderenza su una pozzanghera, slittando fortemente in accelerazione.

Infine, qualche consiglio per mantenere in forma i pneumatici: verificare la pressione frequentemente, sempre a gomma fredda; affidarsi al gommista a di fiducia per i controlli periodici; sostituire il pneumatico quando lo spessore del battistrada arriva a 3 mm. Evitare di partire "sgommando" e rinunciare a parcheggiare sui marciapiedi.

