

SICUREZZA

di Antonio de Felice



In alto, la Toyota Aygo con i Pirelli Cinturato P4 sgonfi e, qui sopra, l'auto con le stesse gomme a pressione corretta. Si nota bene il differente schiacciamento del pneumatico

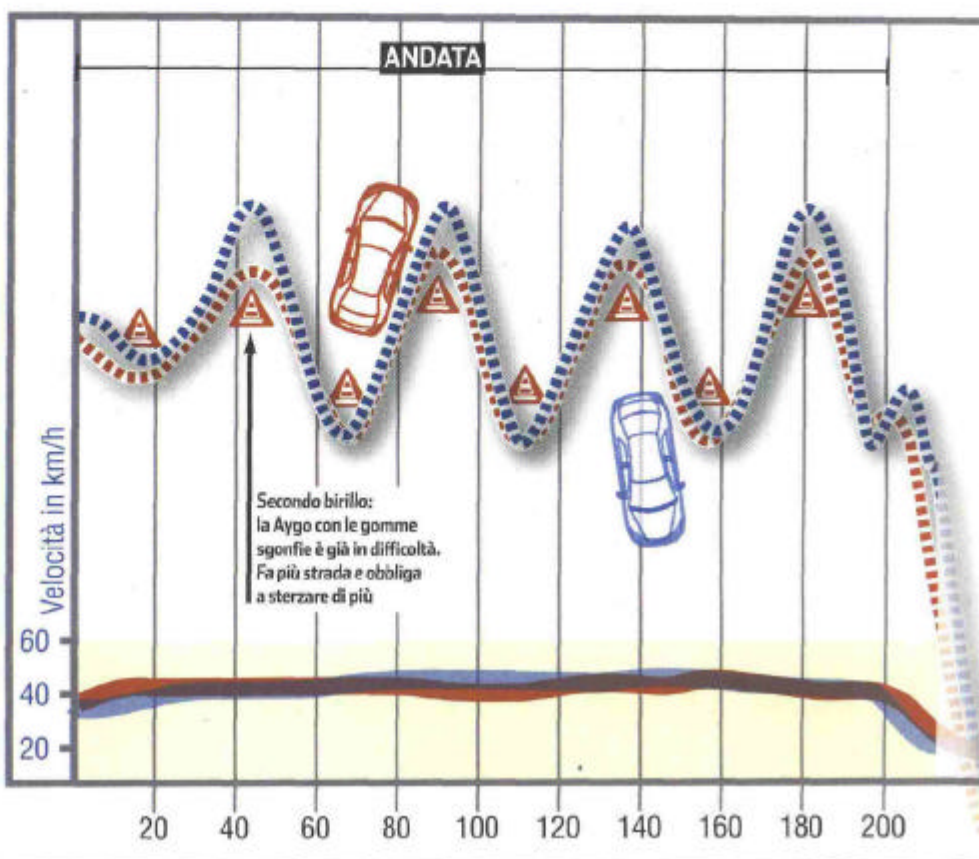
Le statistiche parlano chiaro: in Italia, lo scorso anno, oltre il 40% degli automobilisti ha viaggiato con una pressione di gonfiaggio dei pneumatici ben inferiore a quella corretta. Nel 2006 il rapporto ACI-Federpneus aveva rilevato addirittura una percentuale del 47% di "distratti", alla quale andava poi aggiunto un 5% di casi di veicoli dalle gomme in condizioni letteralmente «pericolose». E non si pensi che siano pochi: il 5% del parco circolante equivale a 1,5 milioni di veicoli a rischio!

Il più estremo fra i rischi è quello dello "stallonamento" (cioè il distacco della gomma dal cerchio), situazione dalle conseguenze molto gravi che può verificarsi nel caso in cui la vettura sia sottoposta a una serie di rapidi e violenti cambi di direzione.

Consideriamo la quotidianità. Circolare con le gomme a pressione non corretta significa: 1) avere un'usura anomala del battistrada (destinato ad essere sostituito prima, quindi) 2) consumare più carburante e soprattutto 3) tanta sicurezza in meno. Ovunque, ma particolarmente in curva.

L'occasione per valutare in prima persona quanti rischi ci siano per la sicurezza è arrivata con la presentazione dei nuovi Pirelli Cinturato P4 e P6. Sulla pista di prova di Vizzola Ticino, un esercizio prevedeva lo slalom fra i birilli da compiere due volte, a

LA PROVA SLALOM: stesso percorso ma pressioni diverse delle



Aiuto, ho la pre

Un test con il nuovo Pirelli Cinturato dimostra come un gonfi

una velocità (quasi) costante compresa tra 40 e 60 km/h. Quattro le vetture a disposizione: una Toyota Aygo automatica e una Fiat Grande Punto; la prima equipaggiata con i P4 nella misura 155/65 R14 e la seconda con i P6 da 175/65 R15, affiancate da due

gemelle con gomme gonfiate a 1 bar in meno. Si badi bene che è stato calcolato che è addirittura di un bar il dato medio di quanto si perde in un anno utilizzando normalmente la propria auto senza mai controllare la pressione delle gomme.

Al fine di rilevare il comportamento durante la prova, ogni vettura è stata dotata di ricevitore GPS V-Box (la sofisticata strumentazione utilizzata anche per i nostri test) e un potenziometro per misurare l'angolo impresso al volante. Il grafico a doppia pa-

UNA RAPIDA OCCHIATA AL TAPPINO E SAI SE SE SONO SGONFIE

Sul mercato sono da tempo disponibili speciali tappini che fanno "vedere" se le gomme sono sgonfie. Il K-Pressure della Pirelli (60 euro), dotato anche di sistema antifurto, ha sul lato superiore una finestrella bianca in condizioni normali, che diventa rossa con la pressione bassa. Il Pressure Controller della Lampa (10 euro), invece, ha un indicatore verde con pressione corretta e rosso per segnare l'anomalia. I tappini devono essere acquistati con la stessa pressione di riferimento dell'auto.

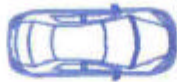


A sinistra, il K-Pressure della Pirelli dotato di dispositivo antifurto e, sotto, il Pressure Controller della Lampa

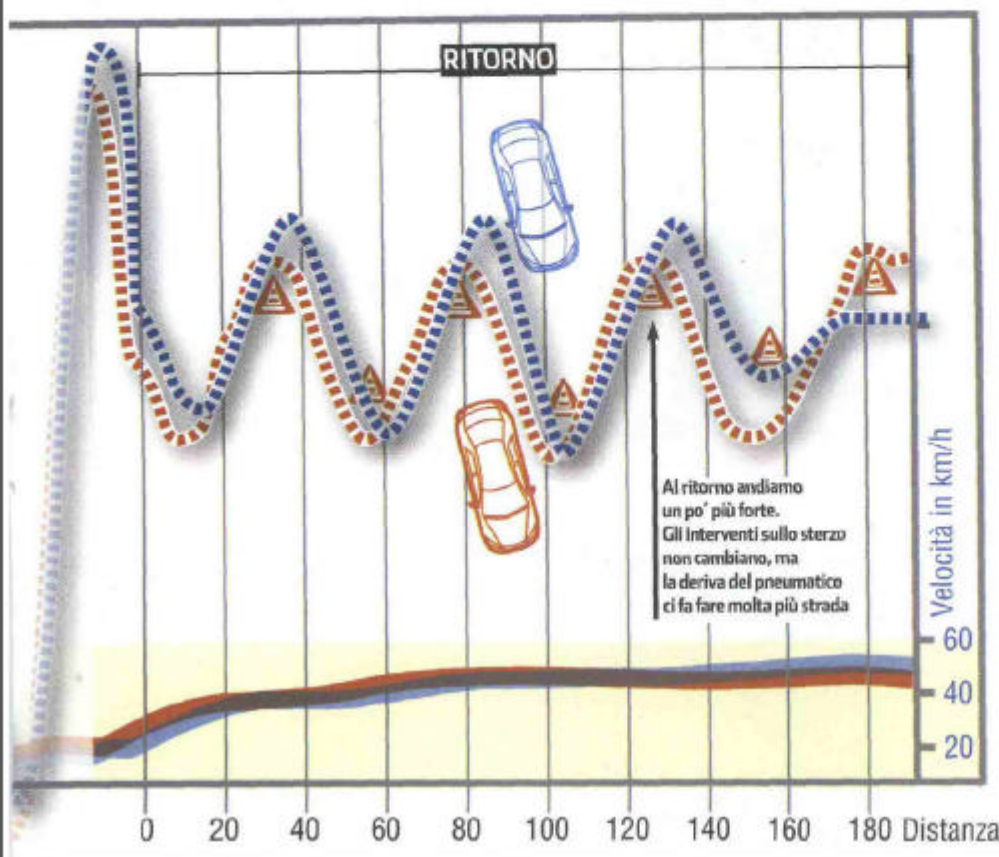
gomme



La vettura rossa rappresenta la Toyota Aygo con le gomme a pressione corretta



La vettura blu rappresenta la Toyota Aygo con le gomme "a bassa pressione"



Pressione bassa!

Un'aggiunta insufficiente delle gomme mette a rischio la sicurezza

gina che vediamo qui sopra evidenzia i risultati delle prove tra i birilli con le due Toyota: in rosso quella con le gomme gonfie e in blu quella a rischio sicurezza.

Come si può rilevare dalle due strisce collocate nella parte bassa del grafico, la velocità costante di poco superiore ai 45 km/h è raggiunta rapidamente, ma già in corrispondenza del secondo birillo la Aygo "sgonfia" percorre più strada verso l'esterno ed obbliga ad imprimere un maggiore angolo allo sterzo. In sostanza ci impone di girare di più il volante per tentare di restare in traiettoria: il fenomeno è ben visibile, in particolare in tutte le curve verso destra nel percorso di andata. Anche il retrotreno

tende a scivolare di più verso l'esterno, diretta conseguenza della maggiore deriva generata dalle gomme sgonfie. Ricordiamo che il termine «deriva» indica la differenza tra la direzione che si vuole prendere in una curva e quella che effettivamente si riesce a percorrere, evidenziata dai disegni.

Nel tragitto di ritorno abbiamo aumentato l'andatura fino a 50 km/h. È interessante notare come gli angoli impostati con lo sterzo siano gli stessi del test precedente, mentre la strada percorsa cresce ulteriormente. In pista potrebbe non essere un problema, ma su strada, un guardrail o un muro all'esterno della curva non lascerebbero lo spazio ne-

cessario per recuperare la traiettoria sicura.

I test con la Punto hanno dato risultati molto simili, anzi, persino più evidenti, a causa del peso superiore della vettura. A proposito di peso, le prove sono state svolte con il solo guidatore a bordo, ma è facile capire che a pieno carico la situazione peggiorerebbe decisamente. Lo stesso discorso vale, in modo ancora più marcato, con l'aumentare della mole del veicolo.

Insomma, un controllo periodico della pressione delle gomme è imprescindibile. È una questione di sicurezza, come abbiamo dimostrato. Ma anche di costi: per il consumo anomalo delle gomme e di carburante. ■

SICURI IN DIECI PUNTI

1 Controllare almeno una volta al mese la pressione dei pneumatici, a vettura scarica e con le gomme fredde.

2 Verificare che la pressione corretta sia quella indicata sul libretto di uso e manutenzione della vettura per le differenti condizioni di marcia.

3 Verificare ogni 20.000 km l'usura del battistrada che, lo ricordiamo, per legge non deve avere uno spessore inferiore a 1,6 mm.

4 Verificare che su tutte le valvole ci siano i tappini, per evitare perdite in caso di malfunzionamento.

5 Verificare che le misure delle gomme siano solo quelle indicate e omologate dal costruttore per l'auto che stiamo guidando.

6 Verificare che non ci siano tagli sul battistrada o sulla spalla del pneumatico dopo un colpo accidentale in una buca o contro lo spigolo di un marciapiede.

7 Ricordarsi di sostituire i pneumatici estivi o multistagionali con gli invernali nel caso in cui si dovesse viaggiare in luoghi dove la temperatura può essere inferiore a 7 gradi.

8 Verificare che, in rettilineo e rilasciando per qualche istante il volante, la vettura non tenda a "tirare" su un lato della strada. La causa può essere anche la differente pressione delle gomme anteriori.

9 Verificare sul libretto di uso e manutenzione se è previsto un programma per la rotazione periodica dei pneumatici tra i due assi.

10 Al posto dell'aria può anche essere usato l'azoto. I pregi di questo gas si trovano nella maggiore costanza in termini di pressione se si viaggia in zone con ampie escursioni di temperatura. Ma il costo è più elevato.