

Il controllo della pressione e l'inversione sono due attività fondamentali per allungare la vita utile, e quindi il chilometraggio, di tutti i pneumatici. Con i pneumatici all season, queste due pratiche sono ancora più necessarie per ottimizzare la durata di questi particolari prodotti destinati ad un utilizzo che va dall'estate più torrida all'inverno più nevoso.

Solitamente quando si va dal gommista per il cambio gomme stagionale è lui stesso a controllare la pressione e a procedere con l'inversione. Montando un treno di pneumatici all season è bene ricordarsi di andare da un professionista per procedere con queste due pratiche, magari controllando la pressione in autonomia una volta al mese.



Foto tratta dal sito tuttoautoricambi.it

Numerosi produttori di auto e pneumatici consigliano di provvedere all'inversione dei pneumatici almeno una volta l'anno o comunque ogni 10.000 km - 12.000 km. Si può effettuare il cambio ad esempio durante il passaggio da gomme estive a gomme invernali. È importante invertire i pneumatici in base innanzitutto al tipo di gomme (pneumatici simmetrici o asimmetrici) e al tipo di auto (trazione integrale, anteriore o posteriore).

- Trazione anteriore con pneumatici simmetrici: spostare il pneumatico posteriore destro in posizione anteriore sinistra e viceversa, e il posteriore sinistro in posizione anteriore destra e viceversa.
- Trazione anteriore con pneumatici asimmetrici: spostare il pneumatico posteriore destro e il posteriore sinistro, rispettivamente, in posizione anteriore destra e posteriore sinistra (e viceversa).
- Trazione posteriore con [pneumatici](#) simmetrici: Il pneumatico posteriore destro e

posteriore sinistro andranno spostati rispettivamente in posizione anteriore destra e anteriore sinistra sinistra. Il pneumatico anteriore destro andrà invece montato in posizione posteriore sinistra e il pneumatico anteriore sinistro andrà montato in posizione posteriore destra.

- Trazione posteriore con pneumatici asimmetrici: il pneumatico posteriore sinistro e posteriore destro andranno rispettivamente spostati in posizione anteriore sinistra e anteriore destra (e viceversa).
- Trazione integrale con pneumatici simmetrici: il pneumatico anteriore destro e anteriore sinistro andranno spostati rispettivamente in posizione posteriore destra e posteriore sinistra. Il pneumatico posteriore destro e posteriore sinistro andranno montati rispettivamente in posizione anteriore sinistra e anteriore destra.
- Trazione integrale con pneumatici asimmetrici: il pneumatico posteriore sinistro e posteriore destro andranno rispettivamente montati in posizione anteriore sinistra e anteriore destra (e viceversa).

La pressione dei pneumatici

Anche il controllo della pressione dei pneumatici è fondamentale. Se la pressione è troppo bassa, si ha un maggior attrito con il suolo e quindi un maggior consumo di carburante e del battistrada stesso. Questo significa che le gomme consumano di più e durano di meno. Secondo la Commissione Europea, gomme con una errata pressione di gonfiaggio possono incrementare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ del +4%, mentre la resa chilometrica diminuisce anche del 45%, senza contare gli effetti sulla sicurezza del veicolo. Inoltre, aumenterà lo spazio di frenata, peggiorerà la tenuta di strada e crescerà il rischio di aquaplaning su fondo bagnato. Una gomma sgonfia tende anche a surriscaldarsi, con conseguente rischio di scoppio.

Anche gonfiare troppo i pneumatici porta a conseguenze negative. I danni principali sono deformazioni del battistrada, che portano ad un maggior consumo della parte centrale del battistrada. Le conseguenze sono l'aumento degli spazi di frenata, la riduzione dell'aderenza e la maggior usura.

La pressione va controllata a freddo. Ecco perché è meglio acquistare un manometro o recarsi da un gommista/stazione di servizio vicino a casa. Se i pneumatici vengono controllati quando sono caldi, aggiungere 0,3 bar alla pressione raccomandata dal costruttore del veicolo. Controllate comunque nuovamente la pressione quando i pneumatici sono freddi.

Le maggiori conseguenze di un erroneo gonfiaggio sono:

- Usura maggiore e ridotta longevità
- Aumento dello spazio di frenata
- Maggior consumo di carburante
- Riduzione della tenuta e della precisione di guida
- Elevato rischio di aquaplaning

© riproduzione riservata pubblicato il 12 / 08 / 2020