

PRIMA DI CERCARLE, È MEGLIO AVERE LE IDEE CHIARE

Centinaia di marche, modelli e misure: l'ampia offerta di pneumatici invernali può rendere complicata la scelta del prodotto più adatto alle vostre esigenze. E, prima ancora, sapete davvero come "lavorano" queste gomme, quando si montano, che vantaggi (e che problemi) danno? Qui sotto, ecco le risposte alle domande che i nostri lettori ci pongono con maggiore frequenza.

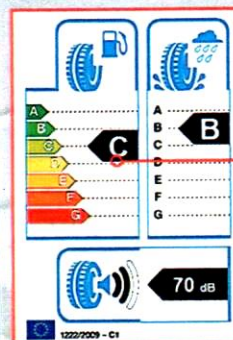
Perché le gomme invernali fanno più presa sulla neve?

Il disegno fitto di **lamelle** e intagli consente di aggrapparsi meglio alla "coltre bianca", e i fiocchi imprigionati tendono ad aderire a quelli sul suolo: è lo stesso principio che mantiene compatta una **palla di neve**. Inoltre, il battistrada è realizzato con materiali che restano più morbidi al freddo.



Si possono montare solo sulle ruote motrici?

A rigor di legge, sì (come per le catene da neve): la direttiva 1580 del ministero dei Trasporti del 16 gennaio 2014 **raccomanda**, ma non obbliga, l'uso di quattro pneumatici da neve. E il buonsenso sconsiglia di montare gomme termiche su un solo asse: l'auto risulta instabile in caso di nevicata.



L'etichetta europea è di aiuto nella scelta delle "termiche"?

Anche se priva di informazioni specifiche per i prodotti invernali (mancano indicazioni sul grip sulla neve), l'autocertificazione **obbligatoria** da fine 2012 per i pneumatici venduti in Europa è molto utile. Per esempio, il voto sulla **resistenza** al rotolamento (A per i prodotti migliori) dà un'idea dei consumi di carburante, ovviamente sull'asciutto. Cruciale è poi quello per la frenata sul bagnato.

È vero che le gomme invernali sono più rumorose?

In generale, sì: il battistrada scolpito accresce la rumorosità di rotolamento. Anche in questo caso è utile un'occhiata al valore nell'etichetta, che fornisce i decibel avvertibili dall'**esterno** a 7,5 m dall'auto che passa a motore spento a circa 80 km/h.

Nella carta di circolazione, per alcune misure di gomme c'è la sigla M+S. Posso usare solo quelle?

No, non solo quelle. Le "taglie" abbinate all'indicazione **M+S** (sta per Mud&Snow, ovvero fango e neve) possono essere usate solo per le gomme invernali, che, infatti, hanno la medesima sigla **sul fianco**. Invece, le misure indicate nella carta di circolazione senza questa sigla possono essere adottate sia per i pneumatici termici sia per quelli estivi.

MONTAGGIO SUCCESSI SEGUE PNEUMATICI:			
225/40	R18	92Y	
225/45	R17	91Y	
205/50	R17	93H	M+S
205/55	R16	91H	M+S

Posso montare pneumatici invernali con un codice di velocità più basso?

Sì. Per il codice di velocità, ovvero la lettera in fondo alla misura della gomma che indica la punta per cui il prodotto è omologato (per esempio, Y sta per 300 km/h), è consentito scendere **fino a Q** (160 km/h). Ma soltanto per le gomme invernali, da metà ottobre a metà maggio, e applicando un adesivo alla plancia che ricordi il limite dei pneumatici. Lo ha chiarito nel 2014 il ministero dei Trasporti con la circolare 1049.

È vero che le gomme da neve "scadono" prima?

No. Tutto dipende da come sono state usate e conservate: sole e caldo fanno invecchiare precocemente la gomma. L'età delle coperture (si ottiene dal **DOT**, il codice che negli ultimi quattro **numeri** indica settimana e anno di produzione) ha un'importanza relativa per le prestazioni, che si parli di invernali o di estive.

