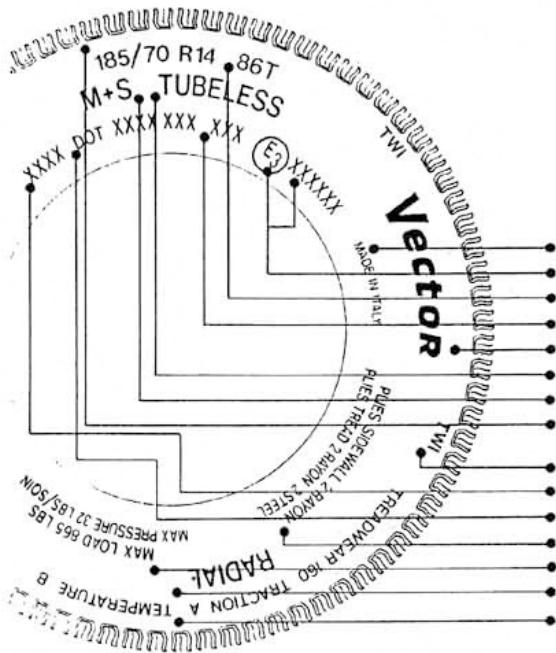


# GOODYEAR

## Usura

I pneumatici Goodyear sono dotati di indicatori di usura che appaiono sotto forma di interruzione delle scanalature del battistrada nelle zone indicate con il simbolo «TWI» (Tread Wear Indicator). La comparsa dell'indicatore di usura significa che la profondità residua del battistrada è di 1.6 millimetri e che, specie sul bagnato, il margine di sicurezza risulta ridotto.



## Nomenclatura del pneumatico

Sui fianchi del pneumatico sono riportate scritte e sigle che, correttamente interpretate, forniscono preziose indicazioni sulle sue caratteristiche costruttive, sui limiti di velocità e di carico e persino sul grado di usura raggiunto. Queste informazioni hanno il fine di identificare il prodotto, ma anche di difendere il consumatore, infatti consentono di individuare la conformità del pneumatico alle normative di sicurezza emanate o riconosciute dai principali Paesi del mondo (ECE: Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite, DOT: Dipartimento dei Trasporti USA).

- Paese di produzione
- Marchio di conformità a norme E.C.E. (Commissione Economica per l'Europa - Nazioni Unite)
- Caratteristiche di servizio: 86 Indice di carico / T Codice di velocità
- Matricola di produzione
- Denominazione commerciale
- Tubeless (senza camera d'aria) oppure Tube-type (con camera)
- Identificazione dell'idoneità all'impiego invernale (Mud & Snow)
- Designazione dimensionale: 185 larghezza nominale (mm) / 70 Rapporto d'aspetto / R Costruzione radiale / 14 diametro cerchio (pollici)
- Indicatore di usura del battistrada (tread Wear Indicator)
- Codice dello stampo
- Marchio di conformità a norme DOT (Dipartimento Trasporti USA)
- Indicazione dei componenti strutturali impiegati (in caso di marchio DOT)
- Indicazione di massima portata e pressione (in caso di marchio DOT)
- Tipo di costruzione ed eventuali altri dettagli
- Classificazione qualitativa riferita a campione uniforme (in caso di marchio DOT)

sottogonfiaggio e, quindi, ad un probabile scoppio del pneumatico.

Una volta conosciuto il peso sugli assi sarà facilissimo regolarsi e poter gestire ottimamente la pressione dei nostri pneumatici.

Non dimentichiamoci della **ruota di scorta** perché deve ricevere le stesse attenzioni che dedichiamo alle altre ruote.

Importante è la convergenza e la campanatura, che generalmente vengono controllate insieme. Un perfetto parallelismo delle ruote consente di arrivare il più tardi possibile all'usura. Gli urti violenti e i marciapiedi sono i nemici quotidiani del fuori-convergenza. Una errata impostazione è evidenziata dalla gomma quando è visibilmente consumata oppure si rileva passando una mano sopra il battistrada: una zona ruvida segnala che da quella parte il consumo è aumentato perciò è bene ricorrere subito a tecnici specializzati.

Per quanto riguarda la stagione invernale è consigliabile, se utilizziamo il veicolo su percorsi

nevosi o fangosi, sostituire la copertura base dell'asse di trazione con una copertura più resistente che permetta al veicolo maggiore trazione. L'uso delle catene dovrebbe avvenire solo in casi difficoltosi poiché queste rovinano il fianco del pneumatico, che è il punto più debole. È consigliabile invece delle catene l'uso dei pneumatici chiodati. L'autocaravan rimanendo ferma per la maggior parte dell'anno rischia l'invecchiamento precoce dei suoi pneumatici.

Il pneumatico essendo composto da più dell'80% da prodotti sintetici e di pochissima gomma naturale non è a tenuta stagna e, quindi, tenendolo fermo lo si dovrebbe riparare dagli agenti atmosferici. L'ideale sarebbe di togliere le gomme (come avviene per le roulotte) e metterle in un luogo asciutto e riparato da fonti di ozono.

Essendo questo impossibile per la maggior parte dei camperisti è consigliabile di riparare i pneumatici dagli agenti atmosferici ed aumentare di poco la pressione.

Altro nemico dei pneumatici è l'ovalizzazione e si può riscontrare nella guida. Se il motore è in folle ed il volante vibra come un martello pneumatico molto attenuato, dovremmo ricorrere a tecnici specializzati. L'ovalizzazione si verifica precocemente e difficilmente si riscontra tale difetto a fine battistrada.

Si consiglia la sostituzione dei pneumatici quando il battistrada arriva a mm. 2.

Veicolo vecchio ma pneumatici nuovi; questa la base di partenza per delle tranquille vacanze.

Quanto pubblicato è la sintesi di due interviste ai responsabili tecnici delle due società; dati e tabelle sono stati ripresi dalle pubblicazioni tecniche (Michelin Edizione n. 13/1988 e Good Year, Linea Autoveettura) distribuite ai clienti.

**La Pirelli di Firenze non ha accettato l'intervista indirizzandoci a Milano.**

Daniela Petrini