I pneumatici Run Flat, detti anche EMT (Extended Mobility Tyre), ZP (Zero Pressure), SSR (Self Supporting Run Flat Tyre), permettono di proseguire la marcia stradale per circa 70-80 km., anche dopo aver forato (marcia a piatto). Ci sono però delle regole che l'automobilista deve assolutamente rispettare in caso di foratura. Ce le ricorda Massimo Cassano, autore del volume "Pneumatici e assetto ruote", che descrive anche quali sono i vantaggi e quali gli svantaggi di questa nuova tecnologia.

Norme comportamentali in caso di foratura con gli pneumatici Run Flat

Grazie alle caratteristiche di rotolamento degli pneumatici SSR, Run Flat, EMT, ZP e via dicendo, in condizioni di emergenza una eventuale foratura non viene quasi percepita. La vettura, infatti rimane sotto controllo e la guida risulta pressoché normale. La vettura è comunque provvista di sistema di monitoraggio della pressione di gonfiaggio degli pneumatici, in grado di rilevare immediatamente un eventuale danneggiamento alla copertura. Tale sistema, in caso di perdita di aria dallo pneumatico avverte il conducente sia con un messaggio visivo che appare sul diplay, sia con un suono acustico. In caso di foratura, comunque si devono osservare assolutamente le seguenti avvertenze:

– Ridurre immediatamente la velocità al di sotto degli 80 km/h;

– Evitare frenate e sterzate brusche e osservare la massima prudenza nelle curve;

– Non percorrere distanze superiori agli 80 km;

– Recarsi il più presto possibile in un'officina specializzata e attrezzata per la riparazione o la sostituzione dei Run Flat.

Vantaggi e svantaggi dello pneumatico Run Flat:

I principali vantaggi che gli pneumatici Run Flat possono offrire sono la possibilità di percorrenza di altri 80 km circa senza scendere dalla propria autovettura, inoltre è uno pneumatico antiscoppio, perché anche in presenza di sottopressione, la carcassa rinforzata limita la generazione di calore da marcia a piatto. Altresì la guida risulta pressochè normale in caso di foratura ad alta velocità e quindi di conseguenza vi è un minore rischio di incidenti stradali.

Per quanto concerne i principali svantaggi sono da sottolineare la eccessiva pesantezza dell'insieme cerchio/pneumatico, con svantaggio dell'aerodinamica dell'autoveicolo, la

difficoltà di reperire officine specializzate in grado di offrire adeguata assistenza tecnica, soprattutto se la foratura è avvenuta in prossimità di piccoli centri di montagna, difficilmente attrezzati per tali coperture. Altri svantaggi sono l'elevato costo economico al momento del ricambio, oppure nel caso stesso di foratura e di percorrenza prolungata per 70-80 km lo pneumatico non è più utilizzabile.

"Pneumatici e assetto ruote", edito da Hoepli, può essere ordinato, con uno sconto speciale per i lettori di PneusNews, contattando l'autore all'indirizzo mail cassanomassimo@virgilio.it o dal sito www.hoepli.it.

© riproduzione riservata
pubblicato il 30 / 08 / 2011