

Perché sono necessari i pneumatici invernali? Quando si devono montare? Quali pneumatici rispettano i diversi regolamenti vigenti sulle coperture invernali? Possono essere riscolpiti e ricostruiti? Con l'arrivo dell'inverno, queste sono alcune delle principali domande che si fanno gli operatori delle flotte e Goodyear è in grado di fornire loro la risposta.

Perché sono necessari i pneumatici invernali?

Negli ultimi anni, il clima in Europa è diventato sempre più imprevedibile. Pertanto è importante essere preparati ad affrontare i diversi possibili scenari.

Avere un camion bloccato significa non potere consegnare la merce e, di conseguenza, osservare un notevole aumento dei costi - fino a 500 Euro al giorno - e in alcuni paesi europei in cui sono in vigore normative diverse sui pneumatici autocarro invernali, montare pneumatici sbagliati può comportare persino una multa o la confisca del veicolo.

Per questo motivo, la gestione dei pneumatici diventa ancora più critica con l'avvicinarsi dell'inverno. Una flotta che opera su strade in cui si può incontrare neve o ghiaccio, deve prepararsi equipaggiando i propri veicoli con i pneumatici giusti: sia che si tratti di pneumatici specificatamente invernali, sia che ci si orienti su pneumatici adatti tutto l'anno, progettati per le flotte che operano solo occasionalmente in condizioni invernali.

Che cos'è un pneumatico invernale?

Fino a poco tempo fa, non esisteva un requisito specifico per i pneumatici invernali, a parte la marcatura M+S (Mud and Snow) sul fianco. Il simbolo M+S indica semplicemente che un pneumatico ha una migliore trazione sulla neve rispetto a una copertura tradizionale. Tuttavia, questa marcatura non è collegata a una prestazione standard di trazione sulla neve. Nel 2012 l'Unione Europea ha introdotto una nuova marcatura: il cosiddetto snow flake (3PMSF). Solo i pneumatici che superano un test ISO molto rigoroso hanno il permesso di apporre questa marcatura sui pneumatici autocarro da neve. Per superare il test, un pneumatico autocarro deve avere una trazione sulla neve almeno del 25% superiore rispetto a un pneumatico standard di riferimento.

La gamma di pneumatici autocarro invernali Goodyear è Ultra Grip Max che comprende il pneumatico per asse sterzante Ultra Grip Max S, il pneumatico per asse motore Ultra Grip Max D e il pneumatico rimorchio Ultra Grip Max T, tutte e tre recanti entrambe le marcature M+S e snow flake. Questi pneumatici offrono massima aderenza e controllo in tutte le condizioni invernali, ma soprattutto su strade ghiacciate e innevate, e continuano a rispettare i requisiti richiesti dalla marcatura snow flake anche quando sono usurati al 50%.

Goodyear offre anche i pneumatici autocarro Goodyear Kmax - pensati per garantire un elevato chilometraggio - e Goodyear Fuelmax - pensati per ridurre i consumi di carburante. I pneumatici per asse motore Kmax D e Fuelmax D possono essere usati tutto l'anno perché sono conformi a tutti i regolamenti sui pneumatici invernali attualmente in vigore in Europa.

Qual è la differenza fra i pneumatici autocarro invernali specifici e i pneumatici autocarro che hanno la marcatura M+S o snow flake?

I pneumatici invernali prodotti da Goodyear hanno entrambe le marcature M+S e snow flake, pertanto soddisfano i regolamenti e i requisiti di prestazioni più rigorosi dei pneumatici invernali. La principale differenza fra i pneumatici autocarro che possono essere usati tutto l'anno e i pneumatici autocarro invernali, è che questi ultimi sono stati sviluppati appositamente per le situazioni invernali più rigide e offrono elevata trazione e aderenza nelle condizioni invernali più severe. Ad esempio, i pneumatici per asse motore Goodyear Ultra Grip Max D hanno prestazioni superiori al minimo richiesto per poter avere il simbolo snow flake, anche quando hanno raggiunto un'usura del 50%.

Su quale asse bisogna montare i pneumatici autocarro invernali?

Le flotte devono controllare in anticipo i requisiti in tutti i paesi in cui pensano di viaggiare, perché cambiano di frequente. Attualmente nella maggior parte dei paesi i requisiti minimi prevedono di montare i pneumatici M+S sull'asse motore e, in taluni casi, lo stesso requisito si applica all'asse sterzante e all'asse rimorchio. In alcuni paesi è richiesta anche la presenza delle catene a bordo.

Assicurare la massima trazione sull'asse motore è fondamentale per potere continuare ad avanzare in condizioni avverse di neve e ghiaccio. Tuttavia, in tali condizioni risulta vantaggioso usare pneumatici invernali specifici anche sull'asse sterzante. Ecco perché alle flotte di camion che devono affrontare condizioni molto rigide, con molta neve, o che durante l'inverno attraversano regioni montuose si consiglia l'utilizzo dei pneumatici specificatamente invernali ULTRA GRIP MAX che rispettano i requisiti snow flake anche quando sono usurati al 50%.

Quando occorrono i pneumatici invernali?

I pneumatici invernali permettono a un veicolo di viaggiare in condizioni invernali molto rigide e di rispettare, se presenti, i regolamenti dei pneumatici invernali che entrano in vigore in una data prestabilita o quando lo impongono le condizioni. Attualmente, la prima

data è il 1° novembre, ma dipende dai paesi. Tuttavia improvvise neviccate o la presenza di ghiaccio potrebbero avvenire anche prima, soprattutto nelle regioni montuose o nelle zone più a nord dell'Europa. Per sicurezza, molte flotte che operano in queste zone o nelle aree alpine montano i pneumatici invernali all'inizio di ottobre. Il 15 aprile è attualmente l'ultima data in cui alcuni paesi esonerano dall'obbligo di montare e gomme invernali. Se si hanno pneumatici con la marcatura M+S non bisogna preoccuparsi a riguardo. Taluni paesi hanno anche definito l'obbligo di una profondità minima del battistrada dei pneumatici invernali per potere operare in condizioni invernali. Tuttavia, per le prestazioni invernali più estreme, la gamma Goodyear Ultra Grip Max non solo soddisfa gli standard più rigorosi, ma il pneumatico per asse motore Ultra Grip Max D riesce a soddisfarli anche quando ha raggiunto un'usura del 50%.

Ricostruzione e riscolpitura dei pneumatici autocarro invernali

La ricostruzione allunga la vita dei pneumatici autocarro e pertanto riduce l'impronta ambientale dell'industria. Il principale vantaggio dell'uso di ricostruiti premium come i Goodyear TreadMax è che gli operatori delle flotte riescono a ridurre il Costo Totale di Possesso dei pneumatici.

Tutti i pneumatici Goodyear per autocarro possono essere riscolpiti e ricostruiti. Le opzioni di ricostruzione di Goodyear sono molteplici. Tutte le coperture Goodyear di ultima generazione possono essere ricostruite, con un'ampia scelta di disegni del battistrada. Ad esempio un pneumatico Goodyear Kmax o Fuelmx può essere ricostruito come pneumatico autocarro invernale Ultra Grip Max e viceversa. Pertanto, un pneumatico autocarro che ha bisogno di essere ricostruito alla fine dell'estate, può essere ricostruito come pneumatico invernale per offrire la massima aderenza. Dal momento che i ricostruiti a caldo TreadMax hanno gli stessi disegni del battistrada, usano materiali simili a quelli dei pneumatici nuovi e sono prodotti con metodi quasi identici, hanno prestazioni molto simili a quelle dei corrispondenti pneumatici nuovi.

© riproduzione riservata
pubblicato il 30 / 11 / 2016