

Si possono montare insieme i pneumatici estivi ed invernali?

Pubblicato: Martedì 2 Ottobre 2018



La scarsa conoscenza in fatto di pneumatici porta numerosi automobilisti a ritenere che **montare insieme i pneumatici estivi e quelli invernali** sulla vettura possa essere una soluzione valida per ottenere i **pregi** di entrambi a seconda delle condizioni; in realtà le cose non stanno affatto così: installare gomme estive ed invernali insieme esalta solamente i **difetti** di entrambe le coperture, annullandone i vantaggi. La prima ragione è molto semplice: montare **coperture diverse** sulla stessa auto è **sconsigliato** – seppur **non espressamente vietato dal Codice della strada**, che prevede si abbiano a bordo della vettura gomme “*uguali*” dando però al termine un’interpretazione **fumosa**, come si può leggere su gomme-auto.it, poiché gomme differenti **reagiscono in maniera dissimile**, rendendo quindi la **vettura instabile e imprevedibile**, complicata da gestire nelle condizioni più difficili, come ad esempio l’asfalto bagnato. Tale instabilità si accentua ancora di più nel caso si installino insieme pneumatici estivi ed invernali, poiché **troppo diversi** fra di loro per poter “*coesistere*”. Sono **concepiti per condizioni di utilizzo molto differenti** e per questo appositamente studiati per rendere al meglio all’interno di range abbastanza limitati, quindi usarli contemporaneamente è una scelta decisamente poco saggia.

Pneumatici estivi ed invernali: perché non possono coesistere

In sostanza pneumatici estivi e **gomme invernali** hanno **in comune** solamente la **forma** e il **colore**: sono rotondi e neri; per il resto si tratta di due soluzioni con **profonde diversità**, a partire dalla **mescola** utilizzata. Quella impiegata per i **pneumatici invernali** è **più morbida** e ricca di silice, per permettere

alla gomma di assicurare un buon grip anche a basse temperature (inferiori ai 7 gradi), scaldandosi più facilmente per raggiungere velocemente un elevato livello di **aderenza**. È facile intuire dunque come sia pressoché impossibile utilizzare queste coperture con **temperature più alte**: la gomma finirebbe per **deteriorarsi** rapidamente per via dell'elevata usura a cui sarebbe sottoposta con il caldo, proprio per la maggiore morbidezza della sua composizione. Al contrario, i **pneumatici estivi** sono più **duri**, perché si trovano a lavorare con un clima caldo e non hanno problemi a raggiungere la temperatura di esercizio ideale. Ciò che devono garantire è efficienza e durata nei mesi più caldi dell'anno, per questo la composizione della gomma è di durezza maggiore rispetto a quella delle coperture invernali. Utilizzare queste gomme nel periodo dell'anno più freddo significa ritrovarsi con pneumatici che fanno **fatica a raggiungere la temperatura di esercizio ottimale** e la sensazione sarà quella di avere a bordo delle gomme “*di legno*”, poco reattive e che rendono la guida estremamente difficoltosa. Oltre alla mescola, fra le due tipologie di gomme vi sono grandi differenze anche per quel che concerne il **battistrada**; quello dei **pneumatici invernali** presenta **intagli più profondi** e **disegni studiati** appositamente per lo smaltimento dell'acqua in caso di strada bagnata, indispensabile per evitare l'effetto **aquaplaning**. A ciò possono aggiungersi anche delle **lamelle** per migliorare il grip su strada ghiacciata e innevata, tutte soluzioni assenti nei pneumatici estivi e che fanno capire quanto siano diversi i due battistrada già a livello progettuale.

Alla guida con pneumatici differenti

Cosa comporta per la **guida** montare **gomme tanto differenti**? Per lo più un incremento dei **rischi**, dovuti alla **scarsa stabilità** della vettura in particolare nelle condizioni più difficili, quando l'aderenza sull'asfalto è precaria, o alle elevate velocità. Se è sconsigliato tenere i pneumatici estivi in inverno – e viceversa – lo è altrettanto montare in contemporanea i due tipi di gomme; **pneumatici invernali all'anteriore ed estivi al posteriore**, ad esempio, rendono l'auto **sovrasterzante** (che tende quindi a “*puntare*” verso l'interno della curva con il rischio di intraversarsi) anche a basse velocità e l'effetto si amplifica ulteriormente quando la strada è bagnata e il grip non è ottimale. Non meno pericolosa è la scelta opposta, vale a dire **gomme estive all'anteriore e invernali al posteriore**: in questo caso la vettura avrà un comportamento **sottosterzante**, dunque l'anteriore dell'auto sarà soggetto ad “*allargare*” la curva, rendendone complicata l'impostazione. Una **successione di curve destra-sinistra** può diventare molto insidiosa con un veicolo sottosterzante anche a velocità contenuta, perché l'auto è **meno reattiva** e risponde con maggiore lentezza ai comandi del guidatore, non seguendo come dovrebbe la traiettoria ideale. Quindi chi ha in mente di “*risparmiare*” acquistando solo due pneumatici estivi o invernali, da affiancare a quelli già presenti sulla vettura, va incontro ad **enormi rischi** poiché tale mix è estremamente infido sia per chi è al volante di un mezzo con gomme così diverse che per gli altri automobilisti.

Sostituzione dei pneumatici: come comportarsi

Se gli esperti consigliano di provvedere al **cambio di tutti e quattro i pneumatici** quando si effettua la sostituzione delle gomme, non si tratta un caso e questa indicazione ha ancora maggior valore quando si parla di “*combinazione*” fra pneumatici invernali ed estivi montati insieme: meglio evitare, in nome prima di tutto della **sicurezza** alla guida, che viene meno a causa delle performance non all'altezza. Come mai molti **automobilisti si domandano** se sia possibile installare insieme queste tipologie di pneumatici nonostante l'elevata pericolosità del mix? Molto probabilmente perché le **norme** – quanto mai **imprecise** e **lacunose** in questo caso – **non vietano** l'utilizzo combinato di gomme invernali ed estive; il **Codice stradale** prevede che si utilizzino **gomme uguali** su una vettura, dando però **un'interpretazione** fin troppo **generica** della definizione. In sostanza, i pneumatici devono avere le **medesime dimensioni**, stesso **indice di carico** e **codice di velocità** (**pari o superiori** alle indicazioni riportate dal produttore dell'auto nel **Libretto di circolazione**). Nessun cenno al disegno e alla composizione del battistrada, né alle mescole adoperate che, come abbiamo visto, sono aspetti tutt'altro che secondari. Da questi “*buchi*” nel Codice nascono interpretazioni e **soluzioni fantasiose**, che portano

a pensare che si possa sostituire anche solo una gomma pure in situazioni “normali” e non soltanto in caso di necessità. Anche per questo si è **diffusa la pratica** di sostituire spesso **solamente due gomme** invece di quattro, lasciando spazio a **combinazioni “creative”**: “*Se il Codice della strada lo permette, vuol dire che è sicuro*” è il ragionamento al quale giungono con frequenza gli automobilisti. Eppure **non è affatto così**.

I parametri da tenere in considerazione

Pneumatici estivi ed invernali presentano **valori profondamente differenti** nei parametri principali che servono a stabilire la bontà e l'efficacia di un pneumatico, primo fra tutti gli **spazi di frenata**; basta una semplice **comparazione** all'interno di un **sito specializzato** – come ad esempio **gomme-auto.it** – fra gomme estive ed invernali per capire **quanta differenza** ci sia fra i due tipi di pneumatici che vengono comunque considerati “uguali” dal Codice della strada. In caso di **superficie stradale bagnata**, oppure ghiacciata o innevata, le **coperture estive necessitano di spazi di frenata più ampi** per poter arrestare la macchina; cosa succede su una vettura, in cui sono presenti pneumatici invernali ed estivi insieme, che frena su strada nella quale l'aderenza è precaria? Le gomme invernali risponderanno prontamente, quelle estive molto meno generando **instabilità** e rendendo imprevedibile l'auto, innescando reazioni che spesso l'automobilista non è in grado di gestire e controllare proprio perché inattese e non previste. Gli effetti sono meno accentuati in frenata nei **mesi più caldi**, ma i **pneumatici invernali** vanno comunque incontro ad un **consumo elevato** e ad un'**usura irregolare** che possono **pregiudicarne la tenuta** in curva, poiché la gomma non è più in grado di assicurare l'aderenza necessaria. I problemi, poi, non si limitano solo alla frenata o alle curve, ma riguardano anche altre fasi della guida, come ad esempio l'**accelerazione**, all'apparenza più “*innocua*” rispetto alle altre. Eppure in condizioni di aderenza precaria e di asfalto freddo, le gomme estive non possono garantire lo **stesso grip** di quelle invernali, causando così instabilità e **sbandate** che possono rivelarsi davvero molto pericolose. Allo stesso modo, l'**eccessivo consumo** dei pneumatici invernali in estate può **ridurne l'aderenza**, poiché l'usura elevata della miscela più morbida può “*azzerare*” gli **intagli**, rendendo la **gomma praticamente liscia** o quasi, con conseguente incostanza e precarietà nella tenuta e mancanza di reattività. Come si vede, dunque, installare insieme pneumatici estivi ed invernali non comporta alcun beneficio ma soltanto rischi, poiché i pregi delle due soluzioni si azzerano e i difetti vengono evidenziati.

Gomme nuove e gomme vecchie: qual è la scelta migliore?

Quando si decide di **sostituire i pneumatici** della propria vettura, insomma, oltre al rispetto del Codice della strada serve il **buon senso**, per poter compiere la **scelta migliore**. Le gomme sono elementi fondamentali per avere sicurezza e performance mentre si è al volante, ma è altrettanto importante l'**ottimizzazione**: cosa si intende? Da diversi anni a questa parte le **case automobilistiche** puntano molto sull'**ottimizzazione fra vettura e pneumatici**, tanto che le auto vengono messe sul mercato con **gomme specifiche**, studiate appositamente per quel veicolo e non soltanto per quanto concerne le **prestazioni**. Infatti, le coperture sono talmente “*su misura*” che l'ottimizzazione porta sia **performance al top** che **consumi e usura inferiori**, permettendo alle gomme di **durare più a lungo**. Sostituire con troppa “leggerezza” i pneumatici installati dal produttore può generare un **deficit** in fatto di **prestazioni** e un **aumento dei consumi**, riducendo il ciclo vitale degli pneumatici e costringendo così l'automobilista a cambi gomme più frequenti. Se si dispone di una **vettura di nuova generazione**, dunque, la scelta più corretta è montare un **modello di pneumatici identico** a quello precedente, per ottenere i medesimi risultati, e provvedere alla sostituzione soltanto al cambio di stagione, montando coperture invernali per i mesi più freddi e gomme estive per la stagione calda. In tal modo sarà possibile avere **performance elevate** ma soprattutto **sicurezza alla guida**, grazie ad un controllo e ad una stabilità sempre ottimali. Qualsiasi cambio va effettuato rispettando le indicazioni presenti sul Libretto per quel che riguarda le dimensioni dei pneumatici, l'indice di carico e il codice di velocità.

Cosa prevede il Codice della strada

Per non essere considerati “fuorilegge” dal punto di vista normativo, è necessario rispettare quanto previsto dal Codice stradale in fatto di pneumatici; le **gomme montate** sull’auto devono avere le **stesse dimensioni** e **valori pari o superiori** in fatto di **codice di velocità** e **indice di carico** riportati sul Libretto di circolazione. Per fare un esempio, se si installano pneumatici estivi ed invernali insieme che rispettano tali indicazioni, si è perfettamente all’interno del perimetro della Legge, ma ci si espone agli enormi rischi illustrati in precedenza. Ecco perché in questo caso il **Codice** viene definito **carente**, poiché il rispetto della legge non garantisce assolutamente la sicurezza di chi è alla guida. Ne consegue che **osservare rigorosamente le indicazioni** del Libretto di circolazione è importante ma **non è sufficiente**, perché molti altri **parametri** – fondamentali per la sicurezza – vengono **trascurati**. Codice di velocità, indice di carico e uguali dimensioni non bastano per assicurare che con quel tipo di pneumatici la vettura risulterà stabile, reattiva e avrà prestazioni omogenee. All’atto pratico, per evitare le sanzioni è sufficiente rispettare tali indicazioni, solo se però **fila tutto liscio**; in caso di **incidenti**, quello che fino a poco prima era perfettamente legale rischia di non esserlo più. Nell’eventualità di un incidente, infatti, si corre il rischio di incappare nella **rivalsa da parte dell’assicurazione**, poiché il **veicolo non offriva sufficienti garanzie di sicurezza** per essere guidato in determinate condizioni. E dunque ci si può ritrovare a dover **pagare una sanzione** per aver violato l’**articolo 79 del Codice della strada**, che recita: *“I veicoli a motore ed i loro rimorchi durante la circolazione devono essere tenuti in condizioni di massima efficienza, comunque tale da garantire la massima sicurezza”*. L’**aver montato pneumatici estivi ed invernali insieme**, pur non essendo vietato dalle normative in vigore, può portare in caso di incidente ad essere **sanzionati** per una cifra compresa fra i **78** e i **311 euro**. Il **risparmio** nell’aver acquistato solo due pneumatici invece di quattro verrebbe così **vanificato** da una spesa decisamente maggiore dovuta ad un mix di **sfortuna** e **mancanza di buon senso**, pur avendo rispettato alla lettera quanto indicato dalla legge. **Sostituire sempre tutte e quattro le gomme** con pneumatici uguali – in **tutti i sensi!** – è dunque la **scelta più oculata** sotto ogni punto di vista, economico, normativo e di sicurezza.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it