

Da circa un mese è stato pubblicato l'ultimo lavoro di Massimo Cassano, "Il manuale del gommista", un testo che affronta in modo concreto tutte le attività della professione - anche aspetti burocratici, TPMS, riparazione, tuning, apparecchiature di misura - e che è suddiviso per destinazione d'uso del pneumatico: autovetture, macchine agricole, trasporto pesante, camper, roulotte e caravan, fuoristrada, 4x4 e SUV e motociclette.

Per gentile concessione dell'autore, pubblichiamo di seguito un capitolo tecnico su un tema poco noto ai gommisti: le ruote posteriori sterzanti.

Alcuni autoveicoli, per ottenere una maggiore tenuta di strada, un migliore confort in curva ed una manovrabilità più semplice, soprattutto nei parcheggi stretti, utilizzano le cosiddette ruote posteriori sterzanti. Il principio di funzionamento di questo sistema è il seguente: quando il veicolo si muove ad una bassa velocità, le ruote posteriori girano nella stessa direzione di quelle anteriori. Tale simultaneità è resa possibile per mezzo del collegamento meccanico tra le due scatole dello sterzo (anteriore e posteriore), ottenuto mediante un albero meccanico di trasmissione. Sulle vetture di più recente costruzione si può ottenere un retrotreno sterzante attivo, il cosiddetto Active Rear Steering (ARS) che agisce tramite una barra di sterzo, controllata elettronicamente e collegata a due stabilizzatori oleodinamici, che lavorano praticamente in modalità diagonale. Per misurare la sterzata al retrotreno, bisogna comunque disporre di ponti sollevatori dedicati, con pedane oscillanti incassate nella parte posteriore e di un banco-prova convergenza con apposito programma sulle quattro ruote motrici. Tuttavia prima di effettuare un allineamento ruote su questi tipi di veicoli, è consigliabile consultare il manuale d'uso e manutenzione della casa costruttrice, essendo abbastanza difficoltoso il procedimento di regolazione. Solitamente le ruote posteriori sterzano di un piccolo angolo (normalmente da 0° a 2÷3°), per velocità comprese tra 40÷150 km/h, mentre al di fuori di questi valori (< di 40 o > di 150), il retrotreno risulta un normale assale fisso. Il motivo perchè le due ruote posteriori sterzano di un angolo molto piccolo, è determinato principalmente dalla mancanza di spazio utile tra i passaruota.

 **Per ordinare il libro (euro 24,90, pagine 494):**
<http://www.sanditlibri.it/il-manuale-del-gommista.html>

© riproduzione riservata
pubblicato il 19 / 06 / 2015