

Auto Express ha testato 8 pneumatici invernali, un All Season e un estivo in misura 225/45R17, utilizzando il centro test White Hell di Nokian a Ivalo, in Finlandia, per le prove su neve e il circuito di prova di Continental di Hannover per quelle su bagnato e asciutto. È interessante notare che 7 dei partecipanti hanno partecipato, in dimensione da 16, al test 2016 della rivista. Questo dà la possibilità di vedere come si comporta lo stesso pneumatico in diverse dimensioni.

I partecipanti al test erano: Bridgestone Blizzak LM001, Continental WinterContact TS 860, Dunlop Winter Sport 5, Goodyear UltraGrip Performance Gen-1, Hankook i* cept RS2, Michelin Alpin5, Nokian WR D4, Pirelli Sottozero 3, l'all season Goodyear Vector 4 Seasons Gen-2 e l'estivo Continental ContiSportContact 5.

In totale, la rivista ha utilizzato 13 criteri per trovare il miglior invernale. Le prove su neve erano 4: la frenata, la trazione, l'anello circolare e l'handling. 2 le prove di resistenza all'aquaplaning: rettilineo e in curva, oltre alle altre su acqua, ovvero la frenata, l'handling e l'anello circolare. Su asciutto, Auto Express ha testato frenata e handling. Infine, sono stati valutati anche prezzo (quello sul B2C Black Circles), resistenza al rotolamento e rumore in abitacolo.

La rivista, essendo inglese, ha pesato i risultati delle prove assegnando il 40% alle performance su bagnato, il 20% a quelle su neve e il restante alle altre prove. I punteggi sono relativi: il primo classificato ottiene il 100%, gli altri di conseguenza.

La classifica finale del test è la seguente e, in effetti, riserva qualche sorpresa

1	Continental	100%
2	Hankook	99.80%
3	Dunlop	99.30%
4	Goodyear	98.60%
5	Nokian	98.00%
6	Pirelli	97.90%
7	Michelin	97.50%
8	Bridgestone	96.90%

✖ A vincere, ancora una volta, è il Continental WinterContact TS 860. Come detto dal magazine stesso, “i risultati di quest’anno mostrano qualche cambiamento, ma il vincitore rimane lo stesso: il WinterContact TS 860 si dimostra ancora una volta un pneumatico con buone prestazioni in tutti i test. Questa è la chiave del suo successo.”

Nella Finlandia congelata ha fatto abbastanza per rimanere in gara. Si è classificato quinto tra i quattro test, ma sempre vicino ai primi. Il magazine afferma che sulla neve gli manca l’equilibrio dei primi, ma si è dimostrato progressivo e facile da controllare, anche se il tempo in pista ne ha un po’ risentito.

Sul bagnato ha, invece, fatto la voce grossa, soprattutto in frenata, dove si è fermato più di un metro prima del secondo classificato, Hankook. I tester affermano di aver trovato un buon grip laterale e trazione.

Altri punti deboli sono l’aquaplaning e il consumo di carburante. Su asciutto, sia in frenata che handling, è un ottimo pneumatico.

Al secondo posto si piazza l’Hankook i*cept RS2. I tester commentano che “qualunque cosa Hankook abbia fatto all’RS2, ha certamente funzionato. Che trasformazione per il produttore coreano: dall’ultimo posto nel 2016, l’RS2 è ora il secondo classificato, vicinissimo a conquistare la prima vittoria.”

Su neve il pneumatico coreano è il migliore: 3 vittorie e un terzo posto su 4 prove. Trazione e equilibrio sono i principali punti di forza, anche se bisogna stare attenti con il gas nelle curve più strette.

Su bagnato viene definito “affilato”, con una buona trazione quando si accelera attraverso le curve. Come il Continental, anche in questo caso l’aquaplaning non è il top. Su asciutto, invece, si comporta molto bene: secondo nell’handling e terzo in frenata. Anche in questo caso vengono notati l’anteriore preciso e l’equilibrio.

Il podio è completato dal Dunlop Winter Sport 5, che per il magazine “torna sul podio con il cambio di misura. Nel 2016 aveva faticato molto in versione da 16 pollici, ma con la prova nella dimensione da 17 ottiene un podio, grazie ad una prestazione equilibrata.

✖ Vince il test di handling su neve e non è lontano negli altri test “bianchi”. Anche su asciutto è vicino ai primi su asciutto (è settimo nell’handling, ma a meno di un secondo dai leader). Sul bagnato, invece, fa un po’ più fatica, navigando a centro gruppo, anche se

ottiene un buon terzo posto nella frenata. Buona la resistenza al rotolamento e il rumore in abitacolo.

Al quarto posto arriva il Goodyear UltraGrip Performance Gen-1, che aveva già vinto in precedenza in questa dimensione, arrivando quarto nel 2016 in dimensione da 16 pollici. Il pneumatico americano si comporta bene su neve (terzo complessivamente) e asciutto, mentre fatica un po' di più sul bagnato, pregiudicandosi una posizione più alta nella classifica finale (è 5 metri dietro al Continental nella frenata). Ha tuttavia anche altre qualità: resistenza al rotolamento ridotta, che abbassa i consumi, e rumore in abitacolo.

Quinto arriva il Nokian WR D4. Per la gomma finlandese un giudizio che parla di un "ottimo comportamento nei consumi, ma meno sul bagnato." Su neve ottiene 3 secondi posti e un quarto, dimostrandosi all'altezza del suo paese di origine. Il WR D4 ha buona trazione, anche in curva, equilibrio, è prevedibile e sicuro. Nei test sul bagnato, però, è arrivato ultimo, non dimostrandosi all'altezza della stessa versione da 16 pollici. Nella prova di frenata su bagnata, ad esempio, si è fermato 4 metri dopo il Continental, mentre nei test di aquaplaning è settimo e ottavo. Nel circuito di handling ottiene un tempo superiore di 4 secondi al primo, ma si dimostra comunque progressivo e facile da controllare.

Ultimo per economia nei consumi di carburante nel 2016, qui è il migliore. Questo può essere stato raggiunto a scapito del grip sul bagnato. Su asciutto, infine, è terzo nell'handling.

Anche il Pirelli Sottozero 3 ha faticato nell'acqua profonda, cosa che lo ha fatto concludere in basso in classifica, perché nelle altre prove si è ben comportato. In ogni caso i tester affermano che il comportamento in aquaplaning deve essere "fonte di preoccupazione" per la casa italiana. Il Pirelli, tuttavia, non è giovane, così come i suoi colleghi Michelin e Bridgestone, essendo stato lanciato nel 2013. Nonostante questo, ottiene la vittoria nella frenata su asciutto e un'altra nell'anello circolare bagnato. Sulla neve, invece, non tiene il passo dei leader.

Anche il Michelin Alpin 5 è una gomma anziana, e lo dimostra con le sue performance non all'altezza dei prodotti più nuovi. Su neve ottiene posizioni in fondo alla classifica ma, comunque, è stabile, anche se viene rilevato del sottosterzo. Su bagnato è abbastanza vicino ai primi, conquistando due podi in entrambe le prove di resistenza all'aquaplaning. Anche qui viene notato un anteriore "debole", difetto rilevato anche su asciutto.

Infine, come afferma il magazine, "la reputazione del gigante francese di essere il re dell'economia nei consumi di combustibile è solo un ricordo, perché l'Alpin 5 utilizza circa il

3% di carburante in più del pneumatico vincitore di questa prova.”

Scendendo in classifica, troviamo il Bridgestone Blizzak LM001, un pneumatico “che mostra la sua età e ha bisogno di essere aggiornato presto.” Lanciato nel 2014, il Blizzak LM001 “dovrebbe beneficiare dell’approccio innovativo dell’azienda giapponese per la mescola, che funziona così bene sui suoi ultimi prodotti.”

✖ Il Blizzak conclude ultimo questo test, ma non viene affatto disonorato: nella resistenza all’aquaplaning ottiene una doppietta, con un chiaro vantaggio sul secondo classificato in entrambe le prove. Con l’acqua più bassa, tuttavia, si comporta peggio: i tester affermano che handling e frenata “preoccupano”. E sulla neve le cose vanno anche peggio: nella classifica parziale è ultimo. Su asciutto ottiene un bel podio nell’handling, ma i suoi consumi sono alti e urlano, insieme alle altre prestazioni, un grido di aiuto: questo pneumatico, per i tester, deve essere aggiornato al più presto.

Cosa si può dire dell’All Season? Il Goodyear Vector 4 Seasons Gen-2 ottiene un punteggio percentuale pari a 98.90%, che in classifica lo avrebbe piazzato al quarto posto, davanti all’invernale della casa americana. In trazione e frenata su neve, l’All Season è incredibilmente secondo. Nell’anello innevato è settimo e, finalmente, mostra qualche differenza con l’invernale. Anche l’handling mostra i limiti degli all season rispetto agli invernali: ottavo posto, indice che lo sviluppo degli All Season si concentra su performance primarie come trazione e frenata.

Passando alle prove di resistenza all’aquaplaning, in rettilineo l’All Season si piazza al quinto posto, davanti all’invernale Goodyear, mentre in curva è settimo. Nella frenata sul bagnato è quarto, così come nell’handling. Nell’anello sul bagnato è addirittura primo.

Nella frenata su asciutto, invece, si piazza al quinto posto, mentre nell’handling è secondo, praticamente pari al Continental vincitore.

Interessante la resistenza al rotolamento, dove si piazza al quarto posto, 6,5 punti percentuali dietro al vincitore. Per finire, il rumore in abitacolo è basso: secondo in classifica anche qui.

Infine, l’estivo: come prevedibile, su neve evidenzia tutte le sue difficoltà, mettendo ancora una volta in chiaro che è necessario avere il doppio treno o, se si decide di dotarsi di un unico treno, scegliere le All Season.

Anche nei test di aquaplaning l’estivo è indietro, mentre su bagnato e asciutto non c’è

storia: il pneumatico estivo è migliore.

