

Insieme all'Autoclub Europa (ACE) e all'Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ), il GTÜ (Gesellschaft für Technische Überwachung) ha testato nove pneumatici all season nella misura 205/55 R17 per vedere come si comportano. Tanto più che sono "sempre un compromesso" tra pneumatici invernali ed estivi, ma devono comunque fare quello che fanno gli specialisti stagionali: guida sicura su strade innevate, bagnate o asciutte.

I partecipanti in ordine alfabetico: Berlin Tires All Season 1, Bridgestone Weather Control A005 Evo, Cooper Discoverer All season, Continental AllseasonContact, Goodyear Vector 4 seasons Gen. 3, Michelin Crossclimate 2, Nokian Seasonproof, Vredestein Quatrac Pro e Toyo Celsius.

"Le proprietà dei pneumatici all season sono una via di mezzo, non sono buone come quelle dei pneumatici invernali o estivi. A seconda del mix di materiali e della struttura del profilo, alcuni pneumatici hanno dei punti di forza in estate, altri in inverno. La tendenza è, comunque, quella di un continuo miglioramento dei pneumatici allseason", afferma la rivista, riferendosi ai risultati del test. *"Il perfetto pneumatico all season non esiste ancora. Ma sono sicuramente buoni, adatti alle condizioni meteorologiche medie dell'Europa centrale",* aggiunge. Sebbene questo ovviamente non si applichi allo stesso modo a tutti i candidati, almeno uno di loro ha ottenuto la valutazione complessiva "non consigliato".

Bagnato

I test sul bagnato sono stati condotti nel nuovo centro prove di Nokian "Hakka-Ring" a Tarancón, in Spagna. Qui i test si sono svolti a temperature della pista comprese tra i 22 e 29 gradi. In frenata sul bagnato a partire da 80 km/h, la Bridgestone mostra le migliori prestazioni a 27,9 metri, che si avvicinano al riferimento dei pneumatici estivi (27,4 metri). Seguono Vredestein (28,2 metri) e Continental (29,5 metri).

In generale, Bridgestone sul bagnato si comporta molto bene, ottenendo 64 degli 80 punti disponibili, in completo contrasto rispetto a Toyo e Berlin, che sono deboli quando si tratta di aquaplaning e maneggevolezza. Mostrano, infatti, uno sterzo meno preciso rispetto al resto dei partecipanti, sono molto più instabili e tendono a sottosterzare in fase di accelerazione. Il Toyo tende a sovrasterzare in modo significativo quando il carico cambia e il gas viene rilasciato in curva. Questo lo rende ultimo in questa categoria. Alla fine Berlin ottiene 45 punti, Toyo solamente 41.

Neve



I test sulla neve in Finlandia mostrano quanta differenza ci sia effettivamente tra i pneumatici invernali e gli all season. In questa disciplina spiccano i pneumatici Michelin, Nokian e Continental.

Forniscono risultati discreti in ogni disciplina invernale: Michelin offre lo spazio di frenata più breve da 38 km/h, in 16,5 metri, seguita da vicino dalla Nokian (16,6 metri) e da Continental (17,0 metri). Hanno tutti anche un buon grip su neve, quindi una buona tenuta in curva.

Anche il comportamento di sterzo e la controllabilità sono buoni. In curva, questo riduce notevolmente il rischio che il retrotreno si scomponga (sovrasterzo) o che le ruote anteriori perdano trazione (sottosterzo) e spingano l'auto verso il bordo della curva. Nel complesso, il Nokian tende a sovrasterzare un po' di più. Ad eccezione di una gomma, tutte le altre forniscono buone prestazioni in termini di guida: l'eccezione è incredibilmente Bridgestone. Ha di gran lunga lo spazio di frenata più lungo (19,0 metri) e mostra gravi carenze nell'handling soggettivo: nel complesso è impreciso, ha un comportamento debole in curva e il tester deve lottare contro il pronunciato sottosterzo in accelerazione.

Asciutto

Nelle prove sull'asciutto, i pneumatici in prova sono generalmente più vicini tra loro. In frenata da 80 km/h, Michelin ha mostrato lo spazio di frenata più breve (24,4 metri) e Toyo il più lungo (29,2 metri).

La maggior parte dei pneumatici offre una buona stabilità in curva, uno sterzo preciso e sono facili da controllare. Bridgestone è nel gruppo dei primi, ma tende a sovrasterzare un po' di più al variare del carico. Le gomme di Continental e Toyo sono nel gruppo di mezzo quando si tratta di maneggevolezza. Tuttavia, quest'ultimo tende a sovrasterzare al variare del carico.

Mentre le gomme di Cooper e Berlin non mostrano difficoltà particolari in frenata, la loro maneggevolezza è sorprendente, ma in negativo: hanno poco grip, il che significa che scivolano e hanno maggiori probabilità di sottosterzare o sovrasterzare. Quest'ultimo è particolarmente evidente anche durante i cambi di carico. Sono, quindi, in fondo alla categoria.

Conclusioni



Michelin Crossclimate 2 ha vinto il test, con un punteggio di 196 su 250. Non ha mostrato grandi debolezze su nessuna superficie, è sicuro, equilibrato e facile da guidare su neve, bagnato e asciutto. E' l'unico prodotto che ottiene il giudizio "molto consigliato".

Il Continental AllSeasonContact e il Nokian Seasonproof sono arrivati secondo e terzo, con 184 e 182 punti rispettivamente. Entrambi sono consigliati.

Quarti e quinti altri due prodotti "consigliati": Goodyear Vector 4 seasons Gen. 3 e Vredestein Quatrac Pro. Questi due pneumatici sono andati vicino al podio anche come punteggio, oltre che come posizione: 177 e 173 punti.

Sebbene il Bridgestone Weather Control fosse il migliore su bagnato e offra buone prestazioni su strade asciutte, è il più debole in inverno. Pertanto, riceve solamente il giudizio "consigliato con riserva". Secondo i tester, non è raccomandato per un corretto utilizzo invernale.

Anche le gomme di Cooper e Berlin non sono eccezionali nel complesso e ottengono solo un “consigliato con riserva”. Il perdente del test è il Toyo Celsius. E’ pericoloso in troppe discipline, soprattutto sul bagnato, ed è stato l’unico pneumatico nel test a ricevere un “non consigliato”.

© riproduzione riservata pubblicato il 10 / 11 / 2022