

Nel 1977, Goodyear ha introdotto Tempo, il primo pneumatico per tutte le stagioni. L'idea era semplice e affascinante: invece di avere dei pneumatici specifici per inverno ed estate, produrre una gomma che potesse andare bene tutto l'anno. Le vendite salirono alle stelle in brevissimo tempo e altre aziende copiarono rapidamente l'esempio. Oggi, secondo il magazine USA Road & Track, quasi tutti i veicoli venduti negli Stati Uniti sono dotati di pneumatici All Season in primo equipaggiamento e il 97,5% delle vendite di pneumatici nel mercato della sostituzione sono quattro stagioni. Una cifra incredibile, considerando che in Europa le vendite hanno iniziato a decollare solo da poche stagioni e che, in ogni caso, non si raggiunge ancora neanche il 10% del mercato.

La domanda che il magazine si è posto, quindi, è se montare questi pneumatici sia una buona idea o no?

La risposta breve è no. Secondo la rivista i pneumatici all season lavorano bene nei mesi più caldi, ma in mezzo alla neve mancano di trazione rispetto ai pneumatici da neve dedicati. E questo significa che i milioni di automobilisti che fanno uso di pneumatici all-season nei mesi invernali sono su auto che non sono altrettanto sicure di quelle che calzano pneumatici progettati per la presenza di ghiaccio alla guida.

Road & Track ha svolto un test a nord del Minnesota, luoghi in cui si presentano le condizioni più dure della nazione. E dal momento che le quattro ruote motrici stanno rapidamente diventando un'opzione comune, il magazine ha anche provato i pneumatici con questa trazione: l'idea era quella di ragionare come l'automobilista comune che pensa di non aver bisogno di pneumatici invernali avendo il 4x4. In effetti, la trazione integrale migliora alcuni aspetti delle prestazioni invernali, ma non aiuta una macchina a curvare meglio o a fermarsi prima, e il peso aggiuntivo può effettivamente essere uno svantaggio. Il buon senso e la fisica suggeriscono questo, ma nulla dimostra un'ipotesi come i dati. Ice Driving

L'impianto Automotive Enviro Testing è specializzato nei test a basse temperature e lavora per molti produttori di auto. Con una stagione invernale di cinque mesi, l'impianto può mantenere enormi superfici di neve e ghiaccio, ideali per testare i pneumatici.

Road & Track ha utilizzato due Chevy Equinoxes, una a trazione anteriore e l'altra 4x4. Entrambe le vetture sono state sottoposte ad una serie di test per misurare l'accelerazione, la frenata, le abilità in salita e la capacità di curvare. Le vetture sono state equipaggiate prima con pneumatici all-season Goodyear, poi con invernali Goodyear. I test sono stati condotti numerose volte e poi è stata fatta la media dei risultati. Per ridurre al minimo le variabili, lo stesso conducente ha effettuato tutte le prove, e i sistemi elettronici di aiuto alla

guida sono stati lasciati inseriti.

Alla fine, è l'invernale a prevalere. Road & Track afferma che "la gomma all season lavora bene, ma è chiaro che in tutte le situazioni, sia con trazione anteriore che 4×4, ci sia un sostanziale vantaggio ad avere una gomma stagionale specifica sotto di sè. I risultati sono stati sorprendenti soprattutto in frenata e in curva, quando il pneumatico da neve hanno surclassato le prestazioni dell'all season del 5% e del 20%, rispettivamente.