

In occasione della presentazione del nuovo Continental TS860 a Levi, in Finlandia, un centinaio di chilometri a nord del circolo polare artico, Quattroruote ha testato le differenze di prestazioni tra un pneumatico invernale nuovo e uno che ha ancora 2 millimetri di battistrada, cioè 0,4 millimetri sopra al minimo consentito dalla legge.

Il magazine, insieme ad altre testate europee, ha svolto dei test di accelerazione e frenata da 0 a 40 km/h e di frenata da 40 a 0 con delle Audi A3 1.4 TFSI, dotate di appositi strumenti per rilevare gli spazi di frenata e di accelerazione. Le vetture erano dotate dei nuovi pneumatici invernali Continental con diversi livelli di usura: nuovi (8,6 mm di spessore), usati con 4 millimetri di spessore e, infine, con soli 2 millimetri.

Il test è effettuato 6 volte per ogni vettura, e quindi per ogni usura diversa del pneumatico, con 10 guidatori diversi, con il software che calcola la media. Ebbene, i risultati sono emblematici: in accelerazione, se la prestazione del pneumatico nuovo è pari a 100, quella del pneumatico a metà vita è del 23% inferiore, quindi 77. Il pneumatico quasi "finito" ha prestazioni di quasi il 40% inferiori, fermandosi a 62,3%.

Nella frenata le cose, guardando alle percentuali, vanno leggermente meglio, ma dobbiamo ricordare che ogni metro in più potrebbe salvare una vita. Come prima, fatto 100 la prestazione del continental nuovo, il battistrada a metà vita offre performance inferiori di quasi il 10% in meno (9,2% precisamente), mentre il pneumatico quasi del tutto usurato offre il 25% di prestazioni in meno, fermandosi a 75,2%.

[Maggiori informazioni su Quattroruote.](#)

© riproduzione riservata
pubblicato il 11 / 01 / 2016