

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