

Auto Express ha realizzato un test pneumatici all season in dimensione 205/55R16. Hanno partecipato al test 9 marchi: Continental, Goodyear, Michelin, Nokian, Hankook, Bridgestone, Cooper, Falken e Nankang. Per assicurarsi di testare ciò che è veramente possibile acquistare, Auto Express ha invitato i produttori a nominare un pneumatico che è poi stato acquistato sul mercato in modo indipendente. Il Cooper era così nuovo che è stato fornito dall'azienda, ma in seguito Auto express ha verificato che il pneumatico corrisponde a quelli in vendita acquistando un secondo set e confrontando la frenata sul bagnato, che mostra eventuali differenze.

Come di consueto, per confronto sono stati testati un pneumatico estivo e uno invernale. Ecco l'elenco dei concorrenti con indici di velocità e carico. Tra parentesi abbiamo elencato i rating dell'etichetta UE. Il risparmio di carburante segue la scritta (FE), mentre l'aderenza sul bagnato è indicata dopo (WG). Il rumore di rotolamento segue la (N).

- Bridgestone Weather Control A005: 94V (FE) C; (WG) A; (N) 71
- Continental AllSeasonContact: 94V (FE) B; (WG) B; (N) 72
- Cooper Discoverer All Season: 94V (FE) C; (WG) B; (N) 71
- Falken Euroall Season AS210: 94V (FE) F; (WG) C; (N) 69
- Goodyear Vector 4Seasons Gen-2: 91H (FE) C; (WG) B; (N) 68
- Hankook Kinergy 4S2: 94 H (FE) C; (WG) B; (N) 72
- Michelin CrossClimate+: 94 V (FE) C; (WG) B; (N) 69
- Nankang All-Season AW-6: 94V (FE) C; (WG) C; (N) 72
- Nokian Weatherproof: 91 H (FE) C; (WG) A; (N) 69
- Estivo di confronto: Continental ContiPremiumContact 5: 91H (FE) B; (WG) B; (N) 91
- Invernale di confronto: Continental WinterContact TS 860: 91H (FE) C; (WG) B; (N) 72

Come funzionano i test

Neve

Per provare le performance su neve Auto Express ha utilizzato le strutture di Nokian in Finlandia, a Ivalo, all'interno del circolo polare artico. Qui è stato testato l'handling, la trazione e la frenata. La pista di handling combina importanti cambiamenti di elevazione con curve veloci e ondulate, oltre a cambi di direzione più lenti, utili per esplorare tutti gli aspetti delle prestazioni di un pneumatico. I tempi sul giro medi hanno prodotto il risultato.

La trazione e la frenata sono state testate allo stesso tempo, accelerando da passo d'uomo fino a poco più di 35 km/h, prima di premere il freno. È stato quindi misurato il tempo impiegato per raggiungere la velocità target, così come la distanza di frenata. Una media di

più test ha consegnato il risultato.

Bagnato

Presso la struttura di test ATP Papenburg, situata in Germania, Auto express ha misurato la distanza necessaria per rallentare da 80-20 km/h. Questo evita le incoerenze che possono sorgere negli ultimi metri di stop. Sono stati effettuati più test, con una media presa dopo la rimozione dei valori anomali.

Per valutare l'handling, la pista ATP comprende una gamma di curve, con variazioni di profondità dell'acqua e della superficie. I tempi sul giro sono stati il fulcro di questo test, con la media di diversi giri che ha deciso il risultato. I test di aquaplaning, rettilineo e curvo, sono stati effettuati da test driver di Nokian presso il centro di prova di Nokia, di proprietà dell'azienda finlandese.

Asciutto

Anche in questo caso la frenata è stata valutata tramite la media di diverse prove, partendo da 100 km/h. L'handling è stato valutato sulla pista ATP, che imita il GP di Germania corso sul circuito di Hockenheim. Comprende una varietà di curve e il risultato dipendeva dai tempi sul giro.

Rumore

La valutazione analizzava il rumore in abitacolo. Il poggiatesta del passeggero era dotato di microfoni: sono stati misurati i livelli di rumore a diverse velocità, per calcolare il rumore a 80 km/h.

Consumo di carburante

Il test viene eseguito secondo gli standard del settore, utilizzando la media tra due pneumatici. In sostanza misura la facilità con cui un pneumatico rotola. Maggiore è la resistenza, maggiori sono la potenza e il carburante necessari per spostare in avanti la macchina. Una variazione dell'1% nell'utilizzo di carburante equivale a una differenza di circa il 5% nella resistenza al rotolamento.

Prezzo

I prezzi sono presi dal partner di Auto Express, il rivenditore inglese online Black Circles.

Come viene scelto il vincitore

Vengono sommati i vari risultati di ciascuno dei test espressi in percentuale, perché questo riflette accuratamente le prestazioni.

Questi pneumatici sono utilizzabili tutto l'anno, quindi le prestazioni sulla neve sono pari al 10% del risultato complessivo, con il 45% che costituisce i risultati sul bagnato e il resto suddiviso tra gli altri test. Dove bisogna scegliere, viene data precedenza ai test di frenata e di guida. Nei test individuali, il vincitore ottiene il 100% e il resto è classificato rispetto a quello.

Goodyear Vector 4Seasons Gen-2

Il Goodyear Gen-2 Vector 4Seasons è un all season "vecchio stile" rispetto a Continental e Michelin, con le prestazioni focalizzate su bagnato e neve piuttosto che sul comportamento estivo. Non ci sono dubbi, comunque, sul fatto che Goodyear abbia sviluppato il Gen-2 negli ultimi 4 anni per focalizzarsi sul comportamento estivo.

Mostra un chiaro vantaggio su strade bagnate e innevate rispetto agli altri. Sul bagnato nel test di handling viene sfidato solo dalla Michelin, con una straordinaria trazione fuori dalle curve e un posteriore che rimane in linea più a lungo rispetto ai concorrenti. Ha inoltre mantenuto questo vantaggio nelle acque profonde dei test di aquaplaning, assicurandosi due podi vicino al leader Nokian.

Il ruolo di sfidante è stato assunto da Continental tra le neve del White Hell, dove la trazione è fantastica, con un posteriore sicuro che dà fiducia nelle curve strette. Come abbiamo visto prima, chi va bene su bagnato e freddo fa fatica sull'asciutto e il Vector 4Seasons non è affilato in pista: serve tanto sterzo per combattere la mancanza di grip frontale. Goodyear vince il test che misura il rumore in abitacolo, mentre il consumo di carburante è superiore di un paio di punti percentuale rispetto al vincitore. Un risultato straordinario per Goodyear, che ha vinto anche il test dei pneumatici invernali.

Continental AllSeasonContact

Se Goodyear ha ottenuto una doppietta con le vittorie nei test all season e invernale, Continental ha ottenuto due secondi posti. È più bilanciato rispetto al Michelin ed è notevolmente più a suo agio con le temperature sotto lo zero.

Vince la prova di handling su neve, grazie a un grande comportamento anteriore che spinge l'auto fuori dalle curve, e un posteriore stabile. Sul bagnato perde terreno dal Goodyear, ma

recupera sull'asciutto e vince la prova di resistenza al rotolamento.

Michelin CrossClimate+

I punteggi tra il Crossclimate e l'Allseasoncontact di Continental non potrebbero essere più vicini, ma li hanno ottenuti in modo molto diverso. Questo "pneumatico estivo con certificazione invernale" rinuncia all'aderenza sulla neve per avere ottime prestazioni sulle superfici che gli automobilisti incontreranno più spesso durante tutto l'anno. Arriva, quindi, penultimo, nei test su neve: ultimo nel test di handling e frenata, ma è sorprendentemente secondo nella trazione. È quarto sul bagnato, ma indietro di solo l'1,3%, mantenendo un buon equilibrio e trazione sulla pista di handling. Ottiene il terzo posto in frenata e il secondo in handling, controbilanciati dal quarto e ottavo nei test di aquaplaning rettilineo e curvo.

È fantastico sull'asciutto, molto più avanti del secondo miglior pneumatico e vicino alla gomma estiva. Il comportamento è più nitido rispetto agli altri concorrenti, rendendolo ideale per auto più focalizzate sulle prestazioni. Con un buon consumo di carburante, questa sarà la scelta ideale per molti automobilisti, a patto di non andare a sciare.

Nokian Weatherproof

I primi quattro pneumatici sono tutti vicini, ma le strade innevate e bagnate sono le migliori per Nokian. Siamo abituati a grandi prestazioni nei test sulla neve da parte di Nokian, ma nei test dell'anno scorso il Weatherproof aveva rinunciato alla neve in favore del comportamento su strada asciutta e bagnata. I test dell'anno scorso non erano andati troppo bene, ma un anno di sviluppo è servito e questo, secondo Auto express, è un prodotto molto più bilanciato.

Non ha dominato sulla neve, ma è vicino al primo e si sente sicuro. Sul bagnato è il secondo migliore e mantiene il suo buon equilibrio dei test sulla neve. Vince entrambe le prova di aquaplaning. Mostra qualche difficoltà in più sull'asciutto, ma rimane comunque in contatto con il leader. Fa un po' troppo rumore, ma consuma poco.

Bridgestone Weather Control A005

Come tutti i quattro stagioni recenti, il focus è stato spostato dall'aderenza su neve alle condizioni di bagnato e asciutto. Bridgestone, secondo Auto Express, "sembra aver fatto la stessa mossa, ma ad un livello di prestazioni inferiore". E, infatti, mentre altri hanno sacrificato un po' di grip su neve per migliorare altre aree, Bridgestone chiude per ultima,

con margine, in Finlandia.

È molto più efficace sul bagnato, con la vittoria nel test di frenata. Discreto in acquaplaning. È arrivato secondo nella frenata su asciutto, ma i consumi sono una preoccupazione. La direzione è quella giusta, ma manca un po' di impegno.

Falken Euroall Season AS210

Falken, come anche Hankook, ha abbandonato il battistrada asimmetrico per passare ad un modello direzionale. E si comporta più o meno allo stesso modo, con un grip su asciutto migliorato a tal punto da vincere la battaglia con il Kinergy e l'AW-6. Ma è stato il peggiore del trio nei test finlandesi: manca grip in curva e trazione in uscita, ma l'equilibrio è buono.

È, invece, il migliore dei tre nei test di aquaplaning, ma meno bravo nella guida sul bagnato, dove manca aderenza anteriore e trazione in curva. Bisogna moderare la velocità di ingresso in curva rispetto ai suoi migliori rivali per mantenere la traiettoria. Come l'Hankook preferisce l'asciutto, dove trova la trazione che gli mancava altrove. Meno buoni i consumi, 3% più alti del Continental.

Hankook Kinergy 4S2

Anche il nuovo Kinergy 4S segue la filosofia "all season 2.0" con le prestazioni estive nel merino del produttore coreano. Mentre altri prodotti eccellono su neve (una superficie presente solo pochi giorni all'anno) e ignorano le prestazioni su asciutto, questo Hankook è l'opposto. È quasi il più veloce sulla pista di handling su asciutto e terzo nella frenata, infatti.

Il grip su neve non è stato ignorato, ma ci sono opzioni più efficaci. È sesto assoluto sulla neve, vicino nella prova di handling ma un passo indietro in frenata. Mantiene la stessa distanza dai primi sul bagnato, con la frenata nuovamente peggiore rispetto ai leader. Al volante, è difficile uscire dalle curve ed è necessario agire pesantemente sullo sterzo. Consuma poco, ma non abbastanza per superare le lacune in frenata.

Cooper Discoverer All Season

Il produttore americano Cooper avrà sperato di più nel nuovissimo Discoverer All Season, ma può essere un po' confortato dal essere più vicino ai migliori rispetto al Nankang. C'era poco a separare il Discoverer, il Falken e il nuovo Hankook. Cooper va meglio sulla neve, dove si sente bene, sebbene bisogna stare attenti alla velocità di ingresso in curva.

È vicino al ritmo dei migliori nelle acque profonde dei test di aquaplaning, ma meno felice nel test di handling. L'equilibrio è discreto ma il grip è minore rispetto alla maggior parte dei concorrenti. Ha fatto meglio sull'asciutto, con un discreto risultato in frenata e vicino ai migliori in pista, anche se conclude ultimo. Inoltre, è stato tra i migliori nel test del rumore in abitacolo.

Nankang All-Season AW-6

Se siete preoccupati della guida sulla neve, questo Nankang dovrebbe mettervi tranquilli: è il quarto migliore, superato solo da Goodyear, Continental e Nokian. Ha un buon equilibrio ma ha anche bisogno di un po' più di attenzione con l'acceleratore.

Su tutte le altre superfici il Nankang fa fatica: sull'asciutto è ultimo in tutto tranne che in handling, dove arriva penultimo. La cosa più preoccupante è la frenata: sul bagnato ci sono voluti 8 metri in più per fermarsi rispetto al vincitore, e più di 5 su strade asciutte - molto probabilmente la differenza tra avere un incidente ed evitarne uno. La resistenza al rotolamento e il rumore in abitacolo sono vicini ai migliori, ma non al punto da controbilanciare il resto dei risultati.

Estivo: Continental ContiPremiumContact 5

Se state pensando a tenere le estive tutto l'anno, dimenticatevelo: le prestazioni su neve sono "spaventose".

Decidere tra pneumatici invernali e all season è più complicato e la chiave è il risultato della frenata su asciutto. Solo il Michelin si è avvicinato: il secondo all season più vicino ha bisogno di oltre due metri in più per fermarsi. La soluzione definitiva rimane il cambio delle gomme in autunno e in primavera, ma il divario si sta riducendo.

Invernale Continental Winter Contact TS 860

Su neve, il pneumatico invernale è sempre l'opzione migliore dell'all season ma sorprendentemente, Goodyear ha avuto un vantaggio rispetto a questo pneumatico specializzato in Finlandia, così come l'AllSeasonContact.

Il TS 860 è il migliore sul bagnato grazie ai risultati di aquaplaning, ma sull'asciutto è il peggiore a parte il Nankang.

Test pneumatici all season 2019 Auto Express misura 205/55 R16

Frenata su bagnato		Handling su bagnato		Aquaplaning rettilineo		Aquaplaning in curva		Frenata su asciutto	
1	Bridgestone 100.00%	1	Goodyear 100.00%	1	Nokian 100.00%	1	Nokian 100.00%	1	Michelin 100.00%
2	Goodyear 94.80%	2	Michelin 98.80%	2	Falken 99.80%	2	Goodyear 98.10%	2	Bridgestone 95.70%
3	Michelin 93.70%	3	Continental 97.80%	3	Goodyear 98.20%	3	Continental 97.10%	3	Hankook 93.30%
4	Continental 93.50%	4	Nokian 97.30%	4	Michelin 96.30%	4	Cooper 96.10%	4	Cooper 90.60%
5	Nokian 90.30%	5	Bridgestone 96.10%	5	Continental 96.20%	5	Bridgestone 95.10%	5	Continental 90.30%
6	Cooper 88.40%	6	Falken 93.70%	6	Cooper 96.20%	6	Hankook 94.20%	6	Nokian 88.70%
7	Falken 88.00%	7	Hankook 92.70%	7	Hankook 95.60%	7	Falken 94.20%	7	Falken 88.60%
8	Hankook 87.50%	8	Cooper 91.70%	8	Bridgestone 95.00%	8	Michelin 92.20%	8	Goodyear 88.00%
9	Nankang 76.10%	9	Nankang 89.70%	9	Nankang 87.00%	9	Nankang 87.40%	9	Nankang 84.80%
Sum	Continental CPC 5 95.8	Sum	Continental CPC 5 91.00%	Sum	Continental CPC 5 98.10%	Sum	Continental CPC 5 97.10%	Sum	Continental CPC 5 103.70%
Win	Continental TS 860 94.00%	Win	Continental TS 860 100.6	Win	Continental TS 860 101.70%	Win	Continental TS 860 101.00%	Win	Continental TS 860 84.50%
Handling su asciutto		Frenata su neve		Trazione su neve		Handling su neve		Rolling resistance	
1	Michelin 100.00%	1	Goodyear 100.00%	1	Goodyear 100.00%	1	Continental 100.00%	1	Continental 100.00%
2	Falken 99.30%	2	Continental 99.60%	2	Nokian 95.50%	2	Nokian 98.30%	2	Hankook 99.10%
3	Hankook 99.10%	3	Nokian 99.20%	3	Nankang 94.70%	3	Cooper 97.20%	3	Nokian 94.30%
4	Continental 99.10%	4	Nankang 95.20%	4	Continental 94.00%	4	Goodyear 97.10%	4	Michelin 93.40%
5	Nokian 98.70%	5	Cooper 94.00%	5	Hankook 92.10%	5	Hankook 96.70%	5	Nankang 93.40%
6	Bridgestone 98.70%	6	Falken 91.70%	6	Michelin 90.10%	6	Nankang 96.70%	6	Cooper 92.50%
7	Goodyear 98.10%	7	Hankook 90.20%	7	Cooper 88.30%	7	Falken 95.90%	7	Goodyear 92.50%
8	Nankang 98.00%	8	Michelin 88.30%	8	Falken 87.00%	8	Michelin 95.30%	8	Bridgestone 87.70%
9	Cooper 97.80%	9	Bridgestone 84.40%	9	Bridgestone 85.60%	9	Bridgestone 91.20%	9	Falken 85.80%
Sum	Continental CPC 5 99.50%	Sum	Continental CPC 5 44.40%	Sum	Continental CPC 5 34.90%	Sum	Continental CPC 5 63.80%	Sum	Continental CPC 5 91.50%
Win	Continental TS 860 98.50%	Win	Continental TS 860 95.20%	Win	Continental TS 860 96.70%	Win	Continental TS 860 101.30%	Win	Continental TS 860 92.50%
Rumore di rotolamento		Prezzi		Classifica finale					
1	Goodyear 100.00%	1	Nankang €59.88	1	Goodyear 100.00%				
2	Cooper 97.50%	2	Hankook €71.35	2	Continental 99.50%				
3	Falken 95.80%	3	Cooper €71.60	3	Michelin 99.40%				
4	Bridgestone 93.30%	4	Falken €73.38	4	Nokian 99.00%				
5	Nankang 92.40%	5	Nokian €75.54	5	Bridgestone 98.50%				
6	Michelin 90.80%	6	Bridgestone €75.97	6	Falken 97.30%				
7	Continental 89.90%	7	Goodyear €77.18	7	Hankook 97.20%				
8	Hankook 84.90%	8	Michelin €82.81	8	Cooper 96.90%				
9	Nokian 84.00%	9	Continental €85.85	9	Nankang 93.60%				
Sum	Continental CPC 5 85.70%	Sum	Continental CPC 5 €78.12	Sum	Continental CPC 5 95.30%				
Win	Continental TS 860 103.40%	Win	Continental TS 860 €85.70	Win	Continental TS 860 100.40%				

Fonte: Auto Express 11/2019