Parlando al termine di una presentazione avvenuta all'annuale ContiTechnikForum, Burkhard Wies, responsabile dello sviluppo della gamma pneumatici mondiale di Continental, ha parlato dello sviluppo di pneumatici invernali e All Season in generale. Wies, naturalmente, monitora continuamente il mercato e ha potuto commentare con grande cognizione di causa quello che sta succedendo in un settore che, nel corso del 2015, è passato da tre segmenti (pneumatici invernali, All Season e estivi) a quattro (invernali, All Season di primo concetto, All Season di secondo concetto ed estivi).

Il fatto è che il mercato sta diventando sempre più complesso e quindi più difficile da spiegare, perché secondo Wies "per passare da veri pneumatici invernali a veri estivi servono due step oggi", come anche indicato nella slide a fianco.

In passato la situazione era questa: avevamo un vero invernale (rappresentato dal cavallo bianco), l'estivo era un estivo (il cavallo nero) e l'All Season era una combinazione dei due. Il fatto che per l'All Season il cavallo sia bianco con una concentrazione relativamente elevata di puntini neri aiuta ad illustrare il concetto importante dietro alla prima generazione di pneumatici All Season: erano, infatti, pneumatici invernali adattati alla condizioni estive, un trend che troviamo ancora oggi per diversi prodotti recenti.

La seconda generazione segue questo modello, ma i pneumatici invernali sono sempre più focalizzati sulle prestazioni per il clima freddo (rappresentato con un cavallo bianco di maggiori dimensioni) e i pneumatici estivi diventano più estate-centrici. Nel frattempo, il pneumatico All Season ha perso alcuni puntini, il che significa che i pneumatici stavano perdendo parte delle caratteristiche estive, assomigliando più ad un pneumatico invernale.

La tendenza in atto è diventata più pronunciata nella terza generazione. Da questo punto in poi gli estivi e gli invernali sono ancora più polarizzati nella loro ottimizzazione delle caratteristiche stagionali, mentre nell'All Season ci sono davvero pochi segni distintivi che lo differenziano da un pneumatico invernale.

L'ultima generazione accentua, ancora di più, questa tendenza. Quello che sta succedendo con i pneumatici All Season è, invece, quantomeno interessante. Quelli indicati come "di primo concetto" sono effettivamente pneumatici invernali con un nome diverso sul fianco: molti hanno anche la marcatura invernale specifica dei tre picchi di montagna con il fiocco di neve. Allo stesso tempo, si è creato un vuoto: se gli All Season sono diventati degli invernali, non esistono più pneumatici quattrrostagioni veri. Ed ecco che, nel corso del 2015, è stato lanciato un nuovo segmento, quello che è rappresentato dallo stallone nero con qualche puntino bianco: fondamentalmente pneumatici estivi con leggeri adattamenti invernali.

Ora, la domanda più importante: Continental produrrà un pneumatico All Season premium? L'azienda ha sempre detto che, a suo avviso, la miglior soluzione rimane quella di dotare l'auto di due treni di gomme specifici, ma nell'ultimo periodo si è notata un'apertura verso questo segmento, ***come si può leggere nell'intervista al responsabile della divisione pneumatici, Nikolai Setzer***.

Anche Weis, naturalmente, mantiene la stessa lunghezza d'onda, affermando "mai dire mai" e suggerendo che sarà la stessa domanda dei consumatori a dire al produttore tedesco se un prodotto di questo tipo verrà introdotto oppure no.

Un'ulteriore conferma arriva da Alessandro Cerruti, Direttore della Business Unit Passenger & Light Truck Tyres Replacement di Continental Italia, che al termine del Summit Distributori 2015, ha affermato: "Continental ha già a listino degli All Season con i brand Uniroyal e Matador. Mi aspetto comunque che quando la domanda di mercato aumenterà ancora, Continental decida di produrre un quattro stagioni."