

Auto Tecnica, nel numero di novembre, ha svolto un particolare - e per questo interessante - test sui pneumatici invernali: ha infatti messo alla prova 5 pneumatici su una vettura a trazione posteriore, per giunta con dimensioni diverse tra anteriore e posteriore. La macchina in questione è la nuova Renault Twingo, che oltre alla trazione ha anche il motore posteriore, mentre i pneumatici testati sono il Continental ContiWinterCotact TS850, il Firestone Winterhawk 3, il Goodyear Ultra Grip 9, il Michelin Alpin 4 e un cinese economico, il Rockstone Ice-Plus S110. Il magazine afferma, inoltre, che Pirelli non ha partecipato perché "non in grado di fornire, in questa occasione, un prodotto all'altezza della concorrenza più qualificata". Nella valutazione sono stati presi in esame diversi criteri su neve, bagnato e asciutto: per il primo ambiente, accelerazione, frenata e handling, per il secondo frenata, aquaplaning e handling ed infine frenata su asciutto, testando anche, dove possibile, il pneumatico estivo come riferimento.

La frenata su neve è stato il primo criterio analizzato, partendo da 50 km/h. Grazie all'elettronica, tutte le gomme sono racchiuse in uno spazio di 1 metro, ovvero tra i 28 e i 29 metri: in testa goodyear, in fondo Michelin. L'estivo fa molto peggio: ben 67 metri! L'accelerazione su neve viene misurata da 0 a 20 km/h e anche in questo caso è Goodyear a vincere, ma ancora una volta tutti ottengono prestazioni simili, racchiuse in soli 50 cm. Nell'handling su neve, che prevede un percorso di 1,6 km, viene esclusa l'elettronica per avere un giudizio più veritiero e ad emergere è sempre Goodyear, che chiude con un tempo di 2 minuti, 5 secondi e 4 decimi. Secondo, a tre secondi, arriva il Continental mentre terzo, ad altri tre secondi, il Firestone. Quarto grazie alla mescola più morbida, si piazza il Rockstone, che però secondo il tester presenta un comportamento squilibrato tra anteriore e posteriore. A sorpresa il Michelin è ultimo, con 2 minuti e 13 secondi.

Passando al bagnato, viene misurato lo spazio di frenata da 80 km/h. In questo caso è il continental a primeggiare, con 43 metri, seguito dal Goodyear a 44,3 e dal Michelin con 44,5 metri. L'estivo si ferma un metro dopo, mentre il Rockstone evidenzia i suoi limiti con addirittura 61,8 metri. Quando il Continental è fermo, il pneumatico cinese sta viaggiando ancora a 44,1 km/h. Anche analizzando l'aquaplaning (che viene misurato studiando quando il pneumatico ha una perdita di aderenza maggiore del 15% su un velo d'acqua di 9 mm) Goodyear e Continental emergono vincitori: perdono aderenza a 88,6 e 88,4 km/h rispettivamente. Michelin è terzo con 84,6 mentre il Firestone e l'estivo sono a parimerito con 78,7 km/h. Il Rockstone è ancora una volta ultimo, a soli 66 km/h. Infine, nel tempo sul giro bagnato, con percorso di 1,8 km, sono sempre i soliti due a vincere: questa volta Continental stampa 1'34"2, mentre Goodyear 1'36"1. Nonostante la bassa temperatura, l'estivo è terzo: 1'36"7, seguito dal Michelin a 3 decimi, dal Firestone con 1'43" e dal Rockstone con oltre 1'50".

Infine, la frenata su asciutto da 100 km/h: 38,87 metri per l'estivo, con Michelin, Goodyear e Continental vicini ma a 6 metri dall'estivo, che significa che quando l'estivo è fermo, il miglior invernale viaggia ancora a 16 km/h.

In classifica emergono vincitori il Continental ContiWinterCotact TS850 e il Goodyear Ultra Grip 9, assolutamente consigliati da Auto Tecnica. Terzo si piazza il Michelin Alpin 4, che viene consigliato. Quarto il Firestone Winterhawk 3, che sconta una miscela un po' troppo dura ma che, secondo il magazine, rimane ad un 10% di distanza dalle migliori performance pur essendo un prodotto di fascia più bassa dei primi 3. Ultimo il Rockstone Ice-Plus S110, che offre prestazioni molto diverse sui diversi fondi: buono su neve, pessimo su bagnato, sufficiente su asciutto.