Auto Express ha testato 11 modelli di pneumatici estivi presso il centro Bridgestone di Roma, tutti nella dimensione 205/55R16, con codici di velocità che vanno da V a W e indici di carico 91 e 94. I concorrenti erano il Bridgestone Turanza T001 EVO, il Continental ContiPremiumContact 5, il Dunlop Sport BluResponse, il Falken Ziex ZE914 Ecorun, il Goodyear EfficientGrip Performance, l'Hankook Ventus Prime3, il Kumho Ecsta HS51, il Nankang AS-2 +, il Pirelli Cinturato P7 Blue, il Syron BlueTech e il Toyo Proxes CF2.

La rivista ha chiesto alle case produttrici di indicare un pneumatico e poi ha comprato i vari modelli sul mercato del ricambio. Michelin non ha partecipato perché al momento del test stava per lanciare un nuovo prodotto e, quindi, avrebbe potuto partecipare solamente con il modello precedente.

I vari modelli sono stati testati in 9 diverse discipline, su bagnato e asciutto, tenendo conto anche del rumore in abitacolo e della resistenza al rotolamento. I risultati dei test sono poi stati convertiti in percentuale per riflettere la prestazione relativa di ciascun pneumatico. I test sono pesati in modo che la vittoria in una prova come quella di aquaplaning, dove tra il primo e l'ultimo c'è una differenza di oltre il 30%, conti come quella di handling, dove tra il vincitore e il perdente si ha una differenza del 3%.

All'11esimo e ultimo posto si piazza il Syron BlueTech. Questo pneumatico sviluppato in Germania ha colpito per le ottime prestazioni in aquaplaning rettilineo, dove ha vinto la prova, e anche nel test di aquaplaning in curva, dove ha ottenuto il secondo posto. Oltre a questo, però, le prestazioni sono abbastanza scarse. Nella prova di frenata sul bagnato impiega ben 10 metri in più rispetto al vincitore e in quella su asciutto sono ben 5 i metri di differenza con il primo. Nel circuito di handling asciutto si piazza "vicino ai leader", grazie al comportamento bilanciato. Infine, è il pneumatico meno costoso, ma consuma il 7% in più del vincitore. Il verdetto è "c'è molto lavoro da fare nel centro R&D dell'azienda."

Al decimo posto troviamo il Nankang AS-2 +. Il commento dei tester su questo pneumatico dice: "Il margine tra i prodotti dell'estremo Oriente e i premium si sta chiaramente riducendo, come mostrano le performance del produttore cinese Nankang. I risultati sono sempre in fondo alla classifica nella maggior parte dei test, ma il margine è spesso ridotto."

In particolare, il Nankang AS-2 + si è ben comportato sul tracciato bagnato, dove solitamente i produttori di pneumatici budget vanno in difficoltà. L'AS-2 + si è piazzato ad un paio di secondi dal vincitore nella prova cronometrata, e le sensazioni erano quelle di un pneumatico che infondeva sicurezza e controllo. L'unico vero problema era la trazione fuori dalle curve. Meno convincente la frenata su bagnato: 7 metri in più del vincitore. L'aquaplaning rettilineo è buono, mentre quello laterale meno. Un po' rumoroso, ma

soprattutto non parco nei consumi: serve il 6% in più di benzina per fare lo stesso percorso del vincitore.

Al nono posto troviamo un pneumatico ormai con qualche anno sulle spalle: il Toyo Proxes CF2. Secondo i tester, questo pneumatico ha bisogno delle ultime tecnologie in fatto di grip sul bagnato e risparmio di carburante, dove si piazza a metà classifica ma "è chiaramente un passo indietro rispetto ai leader". Su asciutto e sul tracciato di handling è più vicino, ma è il comportamento è "morbido" e ha avuto bisogno di pesanti sterzate. La stessa mancanza di decisione si è sentita sulla pista bagnata, dove è necessario aspettare che i pneumatici anteriori trovino grip per accelerare, mentre i posteriori fanno muovere parecchio l'auto. La mancanza di grip si vede anche nel test di frenata, dove è più di 8 metri dietro al migliore.

All'ottavo posto troviamo un altro pneumatico "anziano". Si tratta del Pirelli Cinturato P7 Blue, lanciato nel 2012, il primo pneumatico ad ottenere la doppia A nell'etichetta europea per grip sul bagnato e resistenza al rotolamento. Oggi il rating per la resistenza al rotolamento è sceso a B, ma secondo i tester le prestazioni in questo campo non hanno nulla da invidiare ai migliori e più recenti prodotti e, infatti, vince la prova. Le altre prove, però, mostrano i segni dell'età: in entrambe le prove di aquaplaning arriva ultimo, mentre nella frenata su bagnato ha bisogno di più di 6 metri in più del vincitore. La pista ha rivelato un pneumatico che "limitato all'anteriore", con poca trazione in curva e in rettilineo. Nel test sull'anello bagnato ottiene una seconda posizione, ma questo non basta a classificarlo ultimo nella particolare classifica che somma le prestazioni sul bagnato. In curva, lo è

Sull'asciutto è andata meglio, con solamente un secondo di ritardo nella prova in circuito e 4 metri di distanza dal vincitore nella prova di frenata. È stato definito uno dei pneumatici più sportivi, con una sterzata decisa e buona trazione. In definitiva, questo è un pneumatico con un unnico focus, e prodotti di questo tipo non si comportano mai benissimo nei test, che richiedono prestazioni all round.

Risalendo la classifica, troviamo il Falken Ziex ZE914 Ecorun. Anche in questo caso, troviamo un prodotto focalizzato sul garantire ottimi consumi di carburante a scapito, purtroppo, dell'handling. Nelle prove in pista si piazza ultimo sul bagnato e penultimo sull'asciutto. I tester affermano che il Falken nelle lunghe curve "ha presentato mancanza di grip e un posteriore che voleva muoversi ogni volta che l'anteriore trovava trazione." Inoltre, allo Ziex ZE914 Ecorun mancava trazione fuori dalle curve, e per questo è arrivato ultimo anche in questa prova.

Il settimo posto, però, se l'è guadagnato anche grazie a ottime prestazioni nel test di frenata sul bagnato, dove arriva quinto. Le ottime performance in frenata vengono confermate

anche sull'asciutto, dove si piazza quarto e a soli 2 metri dal vincitore. E la resistenza al rotolamento: quinto posto assoluto, decisamente il migliore dei prodotti di fascia media. Insomma, se migliora l'handling, può aspirare a posizioni ben più alte in classifica.

Sesto si piazza il Goodyear EfficientGrip Performance, che nel 2014 era arrivato secondo nel test con le stesse dimensioni. Ma parlare del 2014 in un test di pneumatici è come parlare del medioevo in storia, anche se le qualità del prodotto americano sono rimaste le stesse: resistenza al rotolamento e rumore in abitacolo. Anche le altre prestazioni comunque non scherzano, portando l'EfficientGrip Performance mai lontano dai migliori. Colpisce anche il secondo posto nell'aquaplaning in curva. Per i tester rimane un ottimo prodotto.

Avvicinandoci al podio, troviamo l'Hankook Ventus Prime3. Per il pneumatico coreano una vittoria, quella nel test di handling su asciutto, e il secondo posto nel test di frenata su asciutto, confermano che questo è il pneumatico da comprare se si cercano prestazioni top su asciutto. Secondo i tester "al volante c'era una decisione che agli altri manca. Richiede meno sterzo e le sensazioni sono dirette."

E sul bagnato? In queste prove va meno bene, in particolare nell'aquaplaning, dove ottiene un nono e decimo posto per le prove in rettilineo e curva. L'equilibrio che si trova su asciutto in questo caso è sparito e la parte posteriore dell'auto tende a muoversi troppo. La frenata e il grip sul bagnato sono nella media, ma un altro punto debole lo troviamo nella resistenza al rotolamento: nono posto.

Appena ai piedi del podio, troviamo il Kumho Ecsta HS51, che si prende la soddisfazione di battere il rivale coreano Hankook e ottiene la vittoria tra i prodotti di media fascia. I segreti di questa ottime prestazione li troviamo nelle prestazioni sul bagnato, dove ottiene il terzo posto, dietro solo a Continental e Bridgestone, con un chiaro margine su tutti gli altri. Buon equilibrio, comportamento positivo e progressivo sono i giudizi dati dai tester sul bagnato. Il grip c'è, visto che vince il test sull'anello bagnato e ottiene il terzo posto nella frenata. Ottiene un settimo posto nell'aquaplaning rettilineo e un sesto nella frenata su asciutto, ma il margine sui primi è ridotto. Dove fa un po' più fatica è nel tracciato asciutto, dove è un po' troppo morbido e nella resistenza al rotolamento.

Giunti finalmente al podio, troviamo al terzo posto il Bridgestone Turanza T001. I tester affermano cdi aver provato il precedente T100 due volte in questa dimensione, senza mai rimanere impressionati. Quindi questo risultato rappresenta una svolta importante per Bridgestone, che pare abbia cambiato la sua filosofia di sviluppo. C'è una maggior concentrazione sulla mescola, che è la chiave per le prestazioni sul bagnato, un'area in cui Bridgestone non è mai riuscita a brillare in precedenza.

Qui le cose cambiano: nel totale delle prove sul bagnato ottiene la seconda posizione assoluta. Va bene nell'aquaplaning, con una vittoria nella prova in curva e un quarto posto in rettilineo, vicino al podio.

Ottiene un secondo posto nella frenata sul bagnato – lontano, bisogna ammetterlo, dal vincitore Continental – e un altro secondo posto, questa volta vicino al primo, nel tracciato bagnato. La trazione è buona, le sensazioni anche, l'equilibrio è ottimo nelle lunghe curve.

Anche sull'asciutto è vicino ai migliori ed è risultata una delle gomme meno rumorose. Un difetto? La resistenza al rotolamento.

In seconda posizione si piazza il Dunlop Sport BluResponse. Gallina vecchia fa buon brodo, è proprio il caso di dirlo. Gli altri prodotti con qualche anno sulle spalle sono scivolati indietro in classifica, come è normale che sia, mentre il Dunlop, sul mercato dal 2013, no e dalla vittoria del 2014 scala solo di una posizione. Il segreto di questa ottima prestazione è il comportamento su asciutto, con una vittoria nella prova di frenata e un terzo posto nell'handling. È meno incisivo del vincitore, ma è agile, con un buon equilibrio e solo un paio di decimi più lento.

Ottima anche la resistenza al rotolamento e anche il comportamento in aquaplaning non è lontano dai migliori, considerando l'età.

Si è giocato le possibilità di vittoria con la prova di frenata e nell'anello bagnato. Rimane un pneumatico eccellente e, se il vostro primo obiettivo è risparmiare sul carburante, quello da comprare.

Arriviamo finalmente al vincitore: è il Continental ContiPremiumContact 5, in vendita dal 2012 e già sostituito in alcune dimensioni dalla sesta generazione. Durante gli anni di carriera questo pneumatico ha subito diversi aggiornamenti e i risultati si vedono. Se c'è una debolezza, è la resistenza al rotolamento, con un consumo maggiore del 3% rispetto al migliore. Altrove è difficile trovare un problema. Nell'handling domina vincendo sia la prova bagnata che quella asciutta. I tester affermano che "ha un'agilità e una direttività che gli altri possono solo sognare." Per essere un pneumatico comfort, è abbastanza sportivo rispetto ai rivali.

Sul bagnato le cose sono simili: è un prodotto dinamico, con una buona trazione fuori dalle curve. Sul bagnato in frenata da 3 metri al secondo.