

Nella settimana calda in cui i professionisti dell'industria del pneumatico hanno a lungo discusso e ragionato sulle [affermazioni del numero uno di Michelin, Jean-Dominique Senard](#), circa la diversa capacità delle gomme premium e budget di conservare le loro caratteristiche di sicurezza e performance a battistrada consumato, è arrivato nelle edicole tedesche un nuovo test della rivista Auto Bild, che presenta proprio delle prove in questo senso.

Nell'intervista rilasciata al Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung, Senard sosteneva sia che la maggior parte dei tedeschi non ha bisogno delle gomme invernali ma può benissimo viaggiare con gli all season, sia che i pneumatici andrebbero utilizzati sempre fino al limite di legge ossia gli 1,6 mm di battistrada residuo, e non come consigliano altri produttori, fino a 3 mm per gli estivi e addirittura 4 per gli invernali. Questa è la cosiddetta teoria delle gomme long lasting performance di Michelin, che si applica però solo alle gomme di qualità, perché, come ha dichiarato Senard, i prodotti economici vengono appositamente prodotti con uno strato superficiale di miscela di qualità, per ottenere buoni risultati nei test e ingannare l'utente al momento dell'acquisto. Una volta però che si è consumato questo strato acchiappa-vendite, si riducono drasticamente le prestazioni delle gomme, che finiscono per diventare pericolose.

Ed ecco puntuale uscire il test di AutoBild su sei all season verificati da nuovi e poi con un battistrada residuo di 4 e 2 mm. Purtroppo la rivista non ha messo a confronto pneumatici premium con pneumatici budget, ma solo sei prodotti di case premium, nella misura 185/65 R15, montati su una Opel Corsa: [Goodyear Vector 4Seasons Gen-2](#), [Hankook Kinergy 4S](#), [Michelin CrossClimate +](#), [Nokian Weatherproof](#), [Pirelli Cinturato All Season](#) e [Vredestein Quatrac 5](#).

Salta all'occhio l'assenza dell'AllSeasonContact di Continental, che il giornalista Dierk Möller giustifica dicendo che il prodotto è arrivato troppo tardi sul mercato. Il test sarebbe infatti iniziato lo scorso febbraio e ha visto svolgersi nel tempo diverse sessioni in Nuova Zelanda ed Europa. Insomma troppo presto perché Continental potesse partecipare al test.

Il battistrada delle gomme è stato portato alla profondità di 4 e 2mm tramite una raspatrice, in modo da avere tutti i concorrenti esattamente allo stesso livello di consumo e, prima delle prove, le auto hanno percorso 1.000 chilometri su strada. I test sono stati fatti, come da tradizione, su bagnato, asciutto e neve, verificando per ogni categoria quattro discipline. Il tutto tenendo in considerazione i costi: resistenza al rotolamento, chilometraggio e costo per chilometro.

La domanda che si sono fatti i giornalisti della rivista tedesca è: "che cosa si nasconde

dietro la raccomandazione dei produttori di usare i pneumatici solo fino ad un battistrada residuo di 4mm?”.

Solo due pneumatici si sono rivelati sicuri fino in fondo

Quello che i tester di Auto Bild hanno scoperto è che con quattro dei sei candidati, “se si vuole viaggiare sicuri” è consigliabile sostituire i pneumatici quando il battistrada è arrivato a metà. Solo due gomme hanno infatti mantenuto le prestazioni e la sicurezza fino in fondo, anche con il battistrada consumato a 2mm: il CrossClimate + di Michelin, a conferma delle parole di Senard, e il Goodyear Vector 4Seasons Gen-2.

Ed è proprio il [**Michelin CrossClimate +**](#) il vincitore del test, con il giudizio “esemplare” per le prestazioni da nuovo, e “buono” in considerazione delle performance complessive nella sua durata di vita, che continuano comunque a garantire sicurezza fino all’ultimo. La gomma Michelin effettivamente si distingue rispetto ai competitor: la perdita di trazione una volta consumata è infatti decisamente inferiore rispetto agli altri candidati e anche in varie altre discipline, la gomma Michelin con soli 2 mm di battistrada ha garantito livelli di prestazione simili a quelli degli altri candidati con 4 mm di gomma residua.

Mentre tutti gli altri pneumatici, una volta consumati, hanno evidenziato un calo delle performance in quasi tutte le aree indagate (ad eccezione di handling e frenata su asciutto e rolling resistance), Auto Bild afferma chiaramente che il CrossClimate + ha sofferto molto meno. La rivista considera quindi la gomma Michelin *“un talento esemplare a tutto tondo, con prestazioni di guida molto equilibrate e la più bassa perdita di performance nell’intera durata di vita”*. Gli aspetti negativi del pneumatico della Casa francese sono: qualche debolezza nell’aquaplaning a 2 mm e il prezzo d’acquisto alto, che però viene contro-bilanciato dal buon chilometraggio.

Anche il pneumatico **Goodyear** viene giudicato sicuro quando si avvicina al limite legale di consumo. Il [**Vector 4Seasons Gen-2**](#) ottiene infatti la valutazione “buono” da nuovo e “soddisfacente” nel complesso delle prove anche da usato, classificandosi al secondo posto del test. Auto Bild lo definisce un *“pneumatico a tutto tondo, con le migliori prestazioni di guida su bagnato e su neve”* da nuovo e con un battistrada residuo di 4mm. I livelli di grip su asciutto, che Auto Bild considera *“modesti”* nella gomma nuova, migliorano a 4 e addirittura 2 mm. I tecnici della rivista parlano di *“value for money”* per il Goodyear Vector 4Seasons Gen-2, grazie ad *“una buona resa chilometrica e un prezzo medio”*.

Quattro consigliati con riserva, una volta consumati

“Per quattro dei sei candidati, è consigliabile, per viaggiare sicuri, sostituire le gomme quando arrivano a metà battistrada”, scrivono i tester Möller e Klipp, parlando degli ultimi classificati. Da nuove, le quattro gomme Pirelli, Hankook, Vredestein e Nokian, sono definite “soddisfacenti”, ma da consumate la rivista non può che raccomandarle con riserva.

Secondo Auto Bild il [Pirelli Cinturato All Season](#), terzo classificato del test, è in grado di offrire discrete performance su neve e buon grip su bagnato “solo da nuovo”. Le caratteristiche invernali della gomma però *“scivolano nella zona rossa già ad una profondità del battistrada di 4mm”*. Un'altra nota negativa segnalata dal tester tedeschi è che il prodotto Pirelli ha una *“modesta resa chilometrica e un'elevata resistenza al rotolamento”*.

L'[Hankook Kinergy 4S](#) viene definito sicuro su neve e bagnato, ma solo a battistrada nuovo. *“Una volta ridotta la profondità del battistrada, le caratteristiche su asciutto migliorano, ma quelle su neve e bagnato precipitano”*, hanno dichiarato i tester della rivista, che sono rimasti delusi anche dal chilometraggio della gomma della Casa coreana.

Storia simile anche per il [Vredestein Quatrac 5](#), le cui performance da nuovo vengono ritenute ben equilibrate, ma si riducono drasticamente – per quanto riguarda neve, ghiaccio e bagnato – quando la gomma residua è di 4 o 2 mm. Anche se il livello di usura è nella media, ulteriori riserve sulla prevenzione del fenomeno dell'aquaplaning hanno portato il modello Vredestein al penultimo posto.

Fanalino di coda del test è il [Nokian Weatherproof](#), che ha dimostrato un forte crollo delle prestazioni da usato. Il Weatherproof nuovo ha convinto i tester su neve e bagnato, pur mostrando qualche debolezza nella frenata su asciutto. *“Con 2 mm di battistrada residuo la differenza è però stata abissale su bagnato e convincente su asciutto”*. Modesto anche il chilometraggio e quindi ultima posizione nel test.



- Per conoscere i punti di forza e debolezza di ciascuno dei pneumatici di questo e di molti altri test, clicca [TEST PNEUMATICI](#)



© riproduzione riservata
pubblicato il 6 / 12 / 2017