

Sempre più case di produzione mettono sul mercato pneumatici 4 stagioni. Ma sono veramente affidabili? E quali sono le circostanze nelle quali è indicato usare questi pneumatici? Il TCS ha testato sette modelli.

Nessuno di loro ha ottenuto una valutazione complessiva migliore di “consigliato con riserva”.

Soltanto pochi anni fa, la situazione era chiara: in estate, si montavano le gomme estive e, in inverno, quelle invernali con un buon profilo rappresentavano la scelta migliore. Nel frattempo, è cresciuto il numero di produttori che ha lanciato sul mercato pneumatici 4 stagioni poiché la domanda per questo tipo di prodotto è in continuo aumento.

Le esigenze imposte ad una gomma che deve servire tutto l'anno sono peraltro nettamente più elevate rispetto a quelle degli pneumatici estivi e invernali classici. Infatti, un buon pneumatico 4 stagioni deve poter offrire al conducente sufficiente sicurezza sulla neve, sul ghiaccio e in caso di freddo pungente, così come sicurezza l'estate con temperature elevate.

Questo scarto considerevole può essere colmato solo grazie a diversi compromessi a livello della progettazione degli pneumatici. Se si privilegia il comportamento invernale (prestazioni sulla neve) questo influenza quasi sempre i risultati su fondo stradale asciutto. Se, invece, l'accento è posto sulle prestazioni su carreggiata asciutta, sono generalmente le caratteristiche invernali a risultare svantaggiate. Il compromesso ideale dipende dunque soprattutto dalle necessità individuali.

Differenze con gli pneumatici invernali ed estivi

Gli pneumatici invernali si riconoscono per le numerose lamelle che consentono di garantire una buona aderenza sulla neve e sul ghiaccio. La loro mescola è più morbida rispetto a quella delle gomme estive e offre maggiore stabilità e distanze di frenata più brevi, anche con temperature inferiori allo zero. Le gomme estive, invece, sono dotate di varie larghe scanalature longitudinali che permettono di espellere meglio l'acqua in caso di pioggia. Blocchi di profilo flessibili garantiscono la sicurezza anche in caso di situazioni di guida estreme. A prima vista, le gomme 4 stagioni, con piccole lamelle e scanalature longitudinali, sono un misto tra pneumatici invernali ed estivi. La loro mescola è concepita per adattarsi a condizioni che prevedono temperature comprese fra i -20 gradi e i 40 gradi. È dunque chiaro: le gomme 4 stagioni sono sempre un compromesso, queste non possono garantire le stesse prestazioni degli pneumatici estivi e invernali, adatti ad affrontare le specifiche esigenze stagionali.

A chi si addicono gli pneumatici per tutte le stagioni?

Chi sceglie gli pneumatici per tutte le stagioni, deve conoscere l'uso che fa del proprio veicolo, così come i vantaggi e gli svantaggi di questo tipo di gomme. Per il conducente che vive in una regione dal clima temperato e che non prevede né di andare a sciare, né di trascorrere le vacanze al Sud, le gomme 4 stagioni – che presentano buone proprietà sia sul fondo stradale asciutto che bagnato, ma anche sulla neve e sul ghiaccio – possono rappresentare un'alternativa. Ovviamente, questa scelta è adatta anche al proprietario di una seconda auto o di una piccola vettura che percorre pochi chilometri, essenzialmente in regioni urbane, oppure per coloro che non vogliono spendere troppo per equipaggiare l'auto e che preferiscono lasciarla in garage durante la stagione invernale.

Risultati del test

Nessuno dei sette pneumatici testati dal TCS ha un risultato migliore di “consigliato con riserva” e nessuno fra questi si può paragonare con una gomma estiva o invernale. A causa di prestazioni particolarmente negative in uno dei criteri principali del test, tutti gli pneumatici esaminati hanno ottenuto un punteggio complessivo mediocre. Nel test, il Continental AllSeasonContact, il Goodyear Vector 4 Season, il Michelin CrossClimate+ e il Nokian Weatherproof hanno ottenuto i risultati migliori. Il Continental e il Goodyear, così come l'Uniroyal AllSeasonExpert 2, hanno registrato le migliori prestazioni su fondo stradale bagnato, ma non hanno convinto sull'asciutto. Una guida rilassata in autostrada è quindi praticamente impossibile, dato che bisogna costantemente correggere la traiettoria. In coda alla classifica ci sono il Vredestein Quatrac pro e il Bridgestone Weather Control A005. A seguito dei cattivi risultati sulla neve, il Bridgestone è stato giudicato “non consigliato”. Tutte le gomme 4 stagioni oggetto del test recano il simbolo del fiocco di neve e sono considerati pneumatici invernali.



Test pneumatici all season 2020: 235/55 R17 103V

Marca	Continental	Goodyear	Michelin	Nokian	Uniroyal	Vredestein	Bridgestone
Modello	AllSeasonContact	Vector 4 Season G2 ^{1) *}	CrossClimate ¹⁾	Weatherproof	AllSeasonExpert 2	Quattrac pro ¹⁾	Weather Control A005 ¹⁾
Etichetta pneumatici UE	B/B/72	B/B/69	B/B/69	C/A/69	C/C/72	C/B/71	C/A/71
Fondo asciutto	38%	34%	58%	32%	24%	32%	58%
Fondo bagnato	58%	58%	56%	52%	56%	58%	70%
Neve	50%	38%	32%	50%	50%	6%	2%
Ghiaccio	62%	62%	62%	56%	62%	56%	62%
Comfort/rumore	50%	54%	50%	42%	56%	56%	52%
Consumo carburante ²⁾	80%	72%	70%	62%	66%	60%	72%
Usura	80%	90%	98%	70%	90%	90%	70%
Alta velocità	superato	superato	superato	superato	superato	superato	superato
Voto globale	38%	34%	32%	32%	24%	6%	2%
Valutazione a stelle	**	**	**	**	**	*	*
Raccomandazione TCS ³⁾	consigliato con riserva	consigliato con riserva	consigliato con riserva	consigliato con riserva	consigliato con riserva	non consigliato	non consigliato
+ Punti forti - Punti deboli	+ Miglior voto su neve + Miglior voto su ghiaccio + Miglior voto per consumo di carburante + Ottimo per usura - Lievi debolezze su bagnato - Lievi debolezze su neve - Debolezze su asciutto ⁴⁾	+ Miglior voto su ghiaccio + Ottimo per usura + Buono per consumo di carburante - Lievi debolezze su bagnato - Debolezze su neve - Debolezze su asciutto ⁵⁾	+ Miglior voto su asciutto + Miglior voto su ghiaccio + Miglior voto per usura + Buono per consumo di carburante - Lievi debolezze su asciutto - Lievi debolezze su bagnato - Debolezze su neve ⁶⁾	+ Miglior voto su neve + Buono per consumo di carburante - Lievi debolezze su bagnato - Lievi debolezze su neve e ghiaccio - Pneumatico più rumoroso - Debolezze su asciutto ⁶⁾	+ Miglior voto su neve e ghiaccio + Miglior voto per rumore + Ottimo per usura + Buono per consumo di carburante + Buono per consumo di carburante - Lievi debolezze su bagnato - Lievi debolezze su neve - Debolezze su asciutto ⁶⁾	+ Miglior voto per rumore + Ottimo per usura + Buono per consumo di carburante - Debolezze su asciutto - Lievi debolezze su bagnato - Lievi debolezze su ghiaccio - Molto debole su neve ⁶⁾	+ Miglior voto su asciutto + Miglior voto su bagnato + Miglior voto su ghiaccio + Buono per consumo di carburante - Lievi debolezze su asciutto - Durata chilometrica più bassa - Molto debole su neve ⁶⁾

¹⁾ La resistenza al rotolamento influisce sul consumo di carburante.

²⁾ vedi scala di valutazione

³⁾ porta al declassamento

⁴⁾ miglior voto in questo criterio

(scritto in nero, grassetto e sottolineato)

⁵⁾ peggior voto in questo criterio

(scritto in rosso, grassetto)

⁶⁾ Lettera 1: voto A-G per consumo carburante

Lettera 2: voto A-G per frenata su bagnato

Cifra: rumore esterno in decibel (dB)

⁷⁾ indice di velocità Y

⁸⁾ successore Vector 4 Season Generation 3 disponibile

⁹⁾ successore disponibile

Raccomandazione TCS

- «eccellente»: pneumatico che fornisce prestazioni superiori alla media in tutti i criteri.
- «molto consigliato»: pneumatico che soddisfa tutti i requisiti di sicurezza ed ecologici rilevanti.
- «consigliato»: pneumatico può essere leggermente carente in singoli criteri.
- «consigliato con riserva»: pneumatico che presenta nette debolezze in singoli criteri.
- «non consigliato»: pneumatico che, nel complesso, presenta grosse debolezze. In genere i risultati sono applicabili anche alle dimensioni immediatamente precedenti e seguenti della stessa serie. Dato che requisiti e scala di valutazione possono variare, ogni ciclo di prove va considerato come test a sé stante.

guenti della stessa serie. Dato che requisiti e scala di valutazione possono variare, ogni ciclo di prove va considerato come test a sé stante.

Voto globale in caso di declassamento

Dal 2012 i voti globali «consigliato», «consigliato con riserva» e «non consigliato» non vengono più calcolati per ponderazione. È il punteggio peggiore ottenuto nelle singole prove (salvo comfort/rumore) ad essere attribuito come voto globale. A pari voto, i prodotti vengono ordinati alfabeticamente secondo il nome del fabbricante.

Scala di valutazione TCS*	Carreggiata asciutta	Carreggiata bagnata	Consumo di carburante	Usura	Voto globale	Alta velocità
eccellente	80%	80%	80%	80%	80%	superato
molto consigliato	60%	60%	60%	60%	60%	superato
consigliato	40%	40%	40%	40%	40%	superato
consigliato con riserva	20%	20%	20%	20%	20%	sup. con r. **
non consigliato	0%	0%	0%	0%	0%	non superato

* Gli pneumatici sono raggruppati nelle categorie di valutazione secondo la raccomandazione. A pari voto, i prodotti vengono ordinati alfabeticamente secondo il nome del fabbricante. Le modifiche al prodotto restano riservate.

** superato con riserva

© TCS Consulenza mobilità, Schönbühl
Dietrich 5493 RBL
Indice: 03
N° attuale: 54931 Data: 02.07.2020