

prodotto a cavallo delle categorie Ultra High Performance e Ultra Ultra High Performance, apparendo nei test di entrambi i settori sin dal suo lancio. L'alternativa, il Turanza T005, è un prodotto troppo turistico e avrebbe probabilmente faticato in questa prova.

Al volante si sente diretto e sicuro sul bagnato. Il posteriore segue fedelmente l'anteriore nonostante il grip impressionante in curva. Si percepisce anche il vantaggio in frenata, quando ad esempio si rallenta fino a un tornante al termine di un lungo rettilineo e il sistema antibloccaggio non si inserisce.

Anche su asciutto le sensazioni sono le stesse. Serve meno sterzo per curvare e il drop-off è minimo quando la gomma si è riscaldata.

Il Potenza Sport è però meno efficace nei test di aquaplaning, dove Goodyear ha, invece, dato il meglio alla Goodyear.

Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6

Se il Bridgestone è il pneumatico da comprare per chi mette la sportività al primo posto, chi invece ripone grande interesse nella sicurezza e nei consumi, deve puntare all'Eagle F1 Asymmetric 6.

La gomma americana vince, infatti, i due test di aquaplaning e utilizza circa il 3% in meno di carburante rispetto al Potenza Sport.

Non è in grado di eguagliare il Potenza Sport sul bagnato e sull'asciutto, ma è comunque in netto vantaggio rispetto agli altri avversari. E' piantato a terra sull'asciutto, in particolare lungo le curve più veloci e lunghe.

Sul bagnato è preciso e sicuro, con un ingresso in curva veloce e con il retrotreno sempre sotto controllo.

Come lato negativo, è un pò rumoroso: arriva all'ultimo posto in questo particolare test.

Maxxis Victra Sport 5

Ecco la vera sorpresa del test: al terzo posto si classifica il Maxxis Victra Sport 5. Ottiene 2 terzi posti, quattro quarti e un quinto e Auto Express definisce questo pneumatico un tuttofare.

E' in vantaggio sul rivale Hankook nei test di aquaplaning, ma il coreano ha il sopravvento

nell'handling e nella frenata. Il Victra Sport si sente bene sul circuito di handling: la trazione è buona, ma l'aderenza cede relativamente presto quando si sterza. C'era un buon equilibrio, con un piccolo movimento al posteriore nelle sezioni più veloci che aiuta in curva.

Dove il marchio taiwanese si è assicurato il terzo posto è stato sull'asciutto: è più vicino ai primi due classificati, anche se è stato battuto dal nuovo pneumatico Falken. Subisce la stessa perdita di prestazioni dell'Hankook quando è caldo, ma è un po' più veloce all'inizio, in particolare nelle curve più lunghe.

Non riesce a eguagliare l'Hankook nel rumore in abitacolo, ma con risultati identici per la resistenza al rotolamento, il Maxxis ha ottenuto un altro risultato impressionante.

Hankook Ventus S1 evo3

Il vincitore del test dell'anno scorso retrocede al quarto posto, ma avrebbe potuto facilmente essere un podio per Hankook, perché Auto Express afferma che tra l'evo3 e il Maxxis c'è davvero poca differenza.

L'evo3 ottiene un primo posto, nel rumore in abitacolo, e un secondo, nella frenata sul bagnato, dove è secondo solo al Bridgestone, ma un passo avanti rispetto al resto dei suoi rivali.

E' efficace anche sulla pista di handling, con una nitidezza che ispira fiducia. L'aderenza è un pelo dietro la Bridgestone, ma il posteriore è stabile nonostante il gran grip anteriore.

Un difetto? La resistenza all'aquaplaning.

Perde il podio sull'asciutto: nella frenata è mezzo metro dietro al Maxxis, e nell'handling a poco meno di un secondo di distanza.

Falken Azenis FK520

Probabilmente Falken sperava in un risultato migliore di un quinto posto per il nuovo Azenis FK520. Questo nuovo pneumatico conquista 4 podi (un secondo e tre terzi posti) che avrebbero potuto portare ad una posizione in classifica decisamente migliore, se non fosse stato per la frenata sul bagnato.

L'FK520 se la cava egregiamente, infatti, nei due test di aquaplaning, nell'handling su asciutto e nella frenata su asciutto. Ma la frenata sul bagnato è più lunga di circa il 20% - più di quattro metri - del vincitore. Anche l'handling sul bagnato non è il massimo, con una

mancanza di aderenza che si può percepire in curva, dove bisognava essere pazienti con l'acceleratore per mantenere la traiettoria. I cambi di direzione fanno muovere il retrotreno. Insomma, rimandato.

Pirelli Cinturato P7

Il Cinturato P7, qui nell'ultima versione C2 ha due qualità: la resistenza al rotolamento, e quindi i consumi, in cui è davvero davanti rispetto alla concorrenza, e il rumore in abitacolo.

Il problema è che, secondo Auto Express, "questi sono rari punti salienti in una serie di scarsi risultati che lo vedono ultimo nella metà dei test, ignorando il budget brand Austone."

Una vera sorpresa è la distanza del Cinturato in frenata sul bagnato, dove ha impiegato 8 metri in più per fermarsi rispetto al Potenza Sport e circa il 10% dietro al precedente in classifica, il Falken.

Austone Athena SP 7

Questo pneumatico arriva sempre ultimo in tutte le prove, tranne nel rumore in abitacolo dove è secondo.

Come sempre, è sul bagnato dove si registrano i divari di prestazioni più grandi e preoccupanti rispetto ai primi, e l'Austone non fa eccezione: è a circa 8 secondi dal primo nella pista di handling, in una pista da 80 secondi a giro. Nella frenata sul bagnato servono ben 18 metri in più per fermarsi rispetto al migliore.

C'è meno differenza sull'asciutto, ma l'Austone è comunque molto lontano dai migliori in frenata, dove ha richiesto 5 metri in più per fermarsi.

Non può nemmeno vantare un buon risparmio di carburante, solitamente un punto a favore quando l'aderenza sul bagnato è scarsa.