

Il magazine inglese Auto Express ha realizzato un test pneumatici all season nella dimensione 225/45 R17, utilizzando come veicolo di prova una Golf GTI. I partecipanti erano Firestone Multiseason GEN 02, Goodyear Vector 4Seasons Gen-3, Hankook Kinergy 4S2, Kleber Quadraxer 3, Michelin CrossClimate 2, Pirelli Cinturato All Season SF 2, Uniroyal AllSeasonExpert 2 e Vredestein Quatrac.

Il test si è svolto in due sedi: il Centro Sottozero Pirelli a Flurheden, in Svezia, per i test sulla neve, mentre l'handling su asciutto e bagnato sono stati valutati presso la struttura TRIWO a Pferdesfeld, in Germania.

La resistenza al rotolamento è fondamentale per il risparmio di carburante ed è stata testata secondo gli standard del settore. I prezzi, per i pneumatici montati, provengono da Black Circles.

Per trovare il vincitore, Auto Express ha convertito tutti i risultati in percentuali, con il 50% dei risultati relativo alle prestazioni sul bagnato, il 30% sull'asciutto e il 10% sulla neve, mentre il prezzo, il rumore e il risparmio di carburante hanno pesato per il restante 10% in tutto. Nelle sezioni su neve e bagnato, è stata posta più attenzione sulla frenata e sull'handling. Il prezzo ha giocato un piccolo ruolo nel risultato. I risultati di ogni pneumatico classificano il vincitore del test al 100% e il resto in base a quel risultato.

Test pneumatici all season 2023 Auto Express							
Auto del test: Vw Golf Misura 225/45R17							
Frenata su neve		Trazione su neve		Handling su neve		Anello circolare bagnato	
1	Vredestein 100%	1	Michelin 100%	1	Kleber 100%	1	Goodyear 100%
2	Kleber 98.7%	2	Pirelli 99.7%	2	Michelin 99.8%	2	Pirelli 99.6%
3	Pirelli 98.5%	3	Kleber 99.1%	3	Pirelli 99.7%	2	Hankook 99.1%
4	Uniroyal 97.4%	4	Goodyear 97.3%	4	Goodyear 99.2%	4	Vredestein 99.0%
5	Goodyear 97.4%	5	Firestone 95.5%	5	Hankook 98.3%	4	Firestone 98.0%
6	Michelin 97.1%	5	Vredestein 95.1%	5	Vredestein 98.2%	6	Michelin 97.1%
7	Firestone 95.6%	7	Hankook 94.9%	7	Firestone 97.9%	7	Kleber 97.0%
8	Hankook 95.6%	8	Uniroyal 89.8%	8	Uniroyal 96.4%	8	Uniroyal 96.7%
Handling sul bagnato		Frenata su asciutto		Handling su asciutto		Resistenza al rotolamento	
1	Goodyear 100%	1	Michelin 100%	1	Goodyear 100%	1	Firestone 100%
2	Hankook 99.3%	2	Kleber 97.4%	2	Vredestein 99.8%	1	Kleber 97.4%
3	Pirelli 98.9%	3	Pirelli 96.6%	3	Hankook 99.4%	1	Michelin 97.1%
3	Vredestein 98.9%	4	Hankook 93.9%	4	Pirelli 99.4%	4	Goodyear 93.7%
5	Firestone 98.8%	5	Vredestein 93.1%	5	Firestone 99.3%	5	Uniroyal 91.7%
6	Michelin 97.5%	6	Goodyear 89.5%	6	Michelin 99.1%	6	Vredestein 89.0%
7	Uniroyal 96.6%	7	Firestone 89.2%	6	Kleber 99.0%	7	Pirelli 88.7%
8	Kleber 96.1%	8	Uniroyal 80.4%	8	Uniroyal 97.4%	8	Hankook 87.8%
Aggiustamenti rettilinei		Aggiustamenti in curva		Prezzo		Classifica finale	
1	Pirelli 100%	1	Uniroyal 100%	1	Firestone 96.99	1	Goodyear 100%
2	Kleber 99.8%	2	Hankook 99.1%	2	Vredestein 101.03	2	Vredestein 99.9%
2	Hankook 99.4%	3	Pirelli 95.5%	3	Uniroyal 101.26	2	Michelin 99.3%
4	Vredestein 98.6%	3	Vredestein 99.5%	4	Kleber 102.64	4	Firestone 99.2%
5	Michelin 98.5%	5	Goodyear 92.1%	5	Hankook 104.59	5	Hankook 99%
6	Uniroyal 97.8%	6	Kleber 91.6%	6	Goodyear 119.54	5	Pirelli 99%
7	Goodyear 97.3%	7	Michelin 83.5%	7	Pirelli 120.99	7	Kleber 98.2%
8	Firestone 91.7%	8	Firestone 71.8%	8	Michelin 129.99	8	Uniroyal 97.35

Fonte: Auto Express 11/2023

Il Vector 4Seasons Gen-3 vince un altro test all season grazie alle ottime performance sul bagnato, dove risulta vincitore in condivisione con Vredestein. Il Goodyear ha avuto la meglio sulla pista di handling, con una nitidezza a cui i rivali non possono avvicinarsi. Anche la trazione è buona, portando l'auto nelle curve mentre gli altri sottosterzano. Si rivela meno efficace nel test di aquaplaning, ma conferma il buon risultato di manovrabilità sull'anello circolare e in frenata. E' il vincitore della prova di handling sull'asciutto, dove si vede nuovamente quella nitidezza del bagnato, con la traiettoria che si riesce a mantenere più a lungo mentre si accelera in curva. Si sente stabile anche nelle grandi frenate ad alta velocità, anche se è riuscito ad arrivare solo al sesto posto nella prova di frenata. E' circa l'1% indietro rispetto ai primi sulla neve, ma è uno dei migliori da guidare in termini di manovrabilità, con un buon equilibrio e un rapido recupero in scivolata. Il consumo di carburante competitivo è stato sufficiente per suggellare la prima vittoria della Gen-3.

Vredestein Quatrac

Grande risultato per Vredestein e il suo Quatrac, che ha quasi strappato una vittoria per il produttore olandese. Il segreto è una prestazione equilibrata in tutte le aree e il Quatrac è tra i migliori ovunque, ad eccezione del risparmio di carburante. È il più forte sul bagnato, dove ha condiviso gli onori di tutte le prove sul bagnato con il vincitore Goodyear. Ha superato il test chiave di frenata, con un podio nella manovrabilità e ha mantenuto quella forma sia nei test in acque poco profonde che in quelle profonde. C'è una bella vivacità nel Quatrac sulla pista bagnata, con un bilanciamento sicuro e limitato all'anteriore che mantiene stabile il posteriore ma senza bisogno di un bloccaggio aggiuntivo. Ripete la vittoria in frenata sulla neve ed è stato vicino ai primi nel circuito di handling. La mancanza di grip anteriore è più pronunciata qui, però, ed è difficile dare gas in curva. È anche più lento nel recuperare rispetto ai rivali quando il posteriore scivola. È tra i migliori anche sull'asciutto. Mancava la nitidezza di alcuni rivali, ma il grip è buono ed è facile bilanciarsi sull'acceleratore nelle curve più lunghe.

Michelin CrossClimate 2

Un'altra prestazione impressionante per il CrossClimate 2, che ha dimostrato ancora una volta il cambiamento di approccio dell'azienda francese nei confronti dei suoi pneumatici all season. Il CrossClimate originale si concentrava più sull'aderenza sul bagnato e sull'asciutto che sulla neve, mentre con il 2 Michelin ha spostato l'equilibrio delle prestazioni maggiormente verso l'aderenza sulla neve ed è stata tra le migliori in Svezia. Se non fosse stato per i risultati in frenata relativamente scarsi, avrebbe potuto lasciare il Centro Sottozero in testa, perché ha vinto sulla trazione su neve ed è stato secondo per quanto riguarda la manovrabilità; un forte avantreno aiutava la Golf in curva. Il CrossClimate 2 si

dimostra forte anche sull'asciutto, ottenendo i migliori risultati nelle due prove, vincendo la prova di frenata e finendo vicino ai primi sul circuito di handling. Manca la nitidezza di alcuni rivali, ma il grip c'è e riesce a mantenere la traiettoria accelerando nelle curve lunghe. Il miglioramento dell'aderenza su neve va a scapito delle prestazioni sulle strade bagnate: qui è molto lontano dal ritmo nei test in acque profonde, ma è carente anche nelle valutazioni meno profonde. La parte posteriore è stabile e l'anteriore è limitato in modo sicuro, ma manca il grip dei migliori. Infine, è un pneumatico molto risparmiativo lato consumi di carburante.

Firestone Multiseason GEN 02

Firestone, di proprietà di Bridgestone, ottiene un bel quarto posto, vincendo la "battaglia dei sottomarchi" con una enfasi sull'aderenza sul bagnato e sul risparmio di carburante. Il nuovo arrivato è stato un chiaro vincitore nei consumi, davanti a Michelin e Kleber, con un vantaggio di circa il 2% nel consumo di carburante rispetto alla maggior parte del gruppo, allettante per i conducenti che percorrono molti chilometri. La gomma Firestone è ottima anche nella frenata sul bagnato: è a meno di un metro dal Vredestein vincitore e due metri davanti al sottomarchio successivo. Su neve si sente sicuro al volante, con un buon bilanciamento e un buon recupero della scivolata quando il posteriore si muove. Sul bagnato il posteriore è molto più stabile, nonostante il discreto grip anteriore, e dà la sicurezza necessaria per spingere. La situazione è simile sull'asciutto, dove l'aderenza nelle curve lunghe era scarsa, anche se gestisce bene i rapidi cambi di direzione. Ci sono anche dei punti deboli: nelle prove di aquaplaning arriva ultimo. Si è rivelato anche il più rumoroso del test, anche se il divario rispetto ai migliori è minimo.

Hankook Kinergy 4S2

L'Hankook Kinergy 4S2 si classifica sesto in Svezia, circa il 2% dietro a Michelin. Il bilanciamento è buono sulla neve, con sufficiente movimento posteriore per far curvare l'auto e una discreta trazione in curva. Ha concluso a circa un secondo dal vincitore Kleber nell'handling, ma è più lontano dai migliori in frenata e trazione. Sul bagnato è a podio, anche se un passo dietro ai primi due. Si è comportato bene nell'aquaplaning in acque profonde e non è da meno nelle valutazioni meno profonde, finendo sul podio nella manovrabilità e nell'anello circolare bagnato. E' bello anche da guidare: il grip è discreto, con un bilanciamento stabile e utilizzabile, anche se manca la vivacità della Goodyear. Questo divario rispetto a Goodyear è presente anche sull'asciutto, dove Hankook si trovava in un gruppo molto combattuto. L'anteriore cede un po' prima, ma è buono nel cambio di direzione. Il consumo di carburante rimane una preoccupazione.

Pirelli Cinturato All Season SF 2

Il Cinturato All Season SF 2 arriva solo" quinto, ma a solo l'1% dal vincitore. Le prestazioni sulla neve sono migliorate, con le Pirelli che ha chiuso al secondo posto nelle tre prove. E' bello guidare sulla pista di Flurheden, grazie ad un ottimo anteriore, che aiuta nei tratti più stretti. I tempi sul giro sono stati favoriti anche dalla buona trazione. Il Cinturato si è classificato secondo anche nelle combattute prove sull'asciutto, combinando un discreto risultato in frenata con un tempo sul giro competitivo. In quest'ultimo caso è un po' morbido ma regge bene, anche se iniziava a sbiadire man mano che il test procede. La sua superficie più debole è stata quella bagnata, nonostante abbia ottenuto una vittoria nell'aquaplaning in rettilineo. Ha faticato di più in frenata, avendo bisogno di circa 3 metri in più per fermarsi rispetto al vincitore del test Vredestein. Sul circuito di manovrabilità ha una nitidezza che a molti manca, che può destabilizzare il posteriore senza attenzione, ma era facilmente controllabile. Le speranze di salire più in alto nella classifica dei risultati sono state deluse da un risultato relativamente scarso in termini di risparmio di carburante, con il Cinturato utilizza circa il 2% in più di carburante rispetto al frugale Firestone.

Kleber Quadraxer 3

Questo è il pneumatico da avere sulla neve: si dimostra, di poco, il migliore nei tre test, superando anche il suo compagno di scuderia, il CrossClimate 2. Il Quadraxer 3 si dimostra piuttosto efficace anche sull'asciutto, risultando sesto in tutti i test e appena lo 0,4% dietro la Michelin vincitrice. Non è il massimo sul circuito di manovrabilità ed un po' riluttante nei cambi di direzione, ma il grip è alto, con il posteriore molto più sotto controllo che sulla neve. Il motivo per cui il Kleber è in fondo alla classifica è la sua prestazione sul bagnato, dove è arrivato ultimo - l'1% dietro all'Uniroyal e quattro punti dietro al vincitore Goodyear. Come con l'Uniroyal, c'è stato un risultato a sorpresa di aquaplaning, questa volta in linea retta, ma altrove il Kleber è in fondo alla classifica. Per fermarsi aveva bisogno di circa cinque metri in più rispetto al Vredestein vincitore e stava ancora viaggiando a quasi 27 km/h quando il Quatrax è già fermo. Sul bagnato, l'anteriore manca di grip. Il posteriore è stabile, ma questo porta a lunghe attese per dare gas e molto bloccaggio. Un buon risultato in termini di risparmio di carburante non è stato sufficiente per superare i suoi limiti Kleber sul bagnato.

Uniroyal AllSeasonExpert 2

Due punti salienti di questo pneumatico sono il rumore in cabina e il risultato nella prova di aquaplaning in curva. Il primo è con un margine maggiore del solito, rendendolo la scelta chiara se la raffinatezza è una priorità. Il risultato dell'aquaplaning è più stupefacente,

perché l'AllSeasonExpert 2 è arrivato sesto nel test in rettilineo. Negli altri test sul bagnato l'Uniroyal non è riuscito a soddisfare le ambizioni migliori del marchio per la pioggia, superando solo il Kleber nelle cinque valutazioni. Tuttavia sembra super sicuro sulla pista di manovrabilità. Il bilanciamento è limitato all'anteriore, con un leggero sottosterzo man mano che l'acceleratore aumenta e si avvicina il limite di aderenza. Il posteriore è stabile e ispira fiducia e una sensazione generalmente progressiva che difficilmente sorprende. Quella sensazione morbida e l'equilibrio sicuro sono lì sull'asciutto, ma qui l'Uniroyal è più lontano dal ritmo. È difficile fermare la Golf dall'alta velocità alle curve strette e ciò si è riflesso nella prova di frenata, con l'Uniroyal che ha avuto bisogno di nove metri in più per fermarsi rispetto ai migliori. La carenza di grip c'era sulla neve, dove il posteriore è più incline a muoversi e più lento a recuperare rispetto ai migliori.