

PROVA SPECIALE

vernali

# GRIP NORRA

**LE WINTER 205/55R16 91H  
MESSE ALLA FRUSTA**

**CONTINENTAL  
TS830**

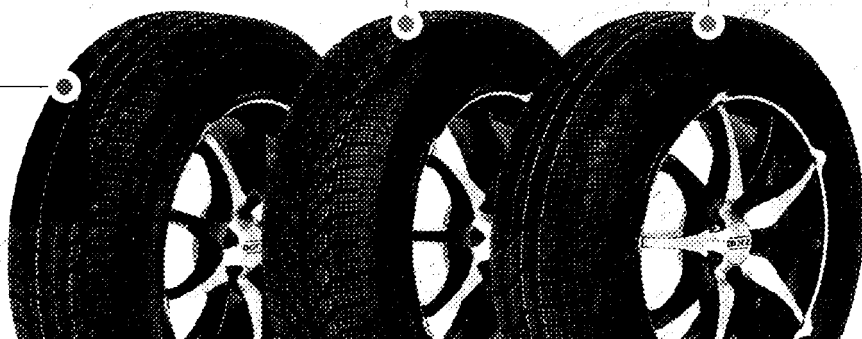
**GOODRIDE  
SW601**

**BRIDGESTONE  
BLIZZAK LM25**

Il pneumatico giapponese è stato da poco affiancato dal nuovo LM30. Sul bagnato manca un po' d'aderenza

Il recente prodotto della Casa tedesca è eccellente sul bagnato e va bene anche sulla neve

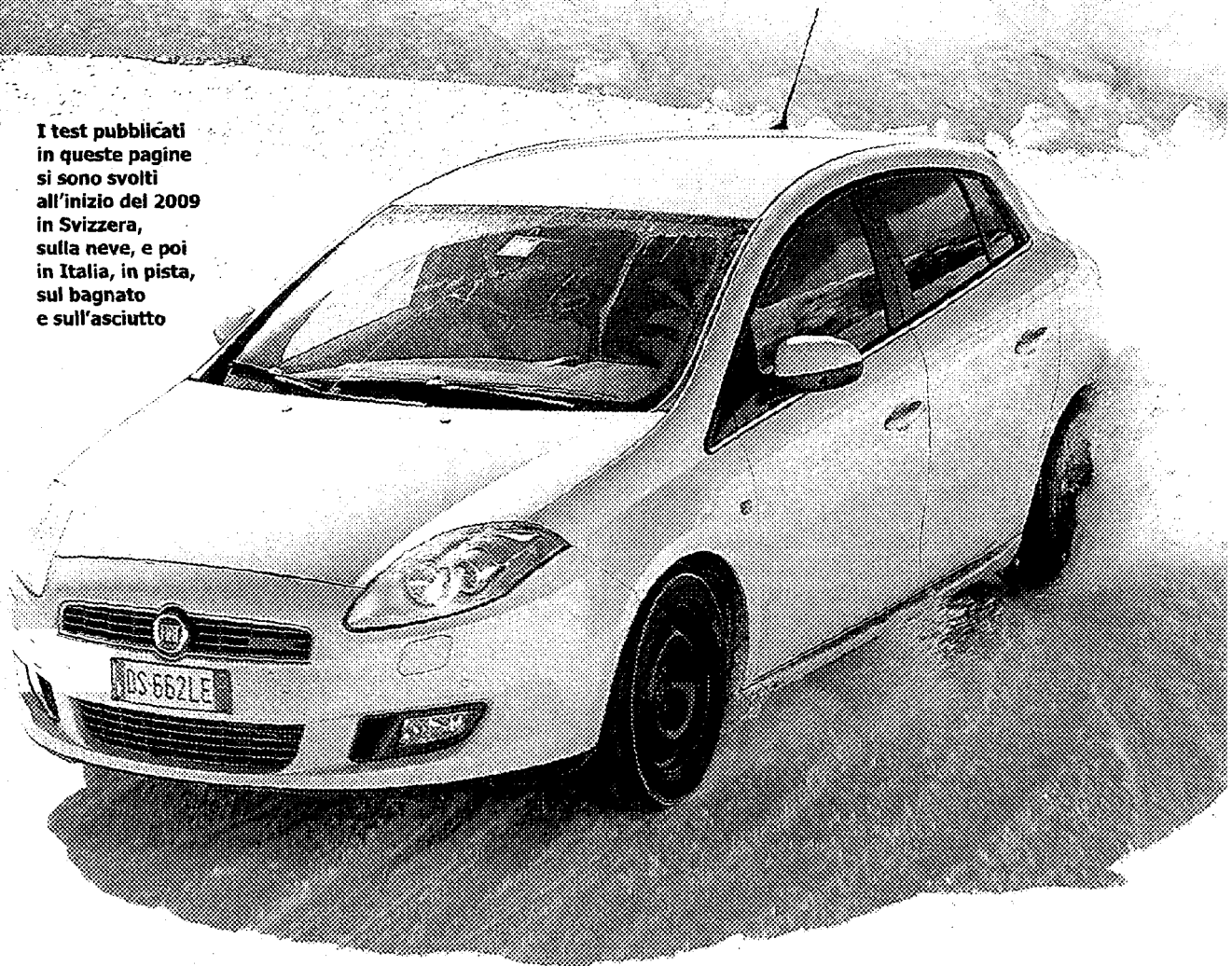
Questo cinese costa poco e sulla neve non è male, ma sul bagnato è pericoloso



184 QUATTORUOTE Novembre 2009

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I test pubblicati in queste pagine si sono svolti all'inizio del 2009 in Svizzera, sulla neve, e poi in Italia, in pista, sul bagnato e sull'asciutto



## GOODYEAR ULTRAGRIP7+

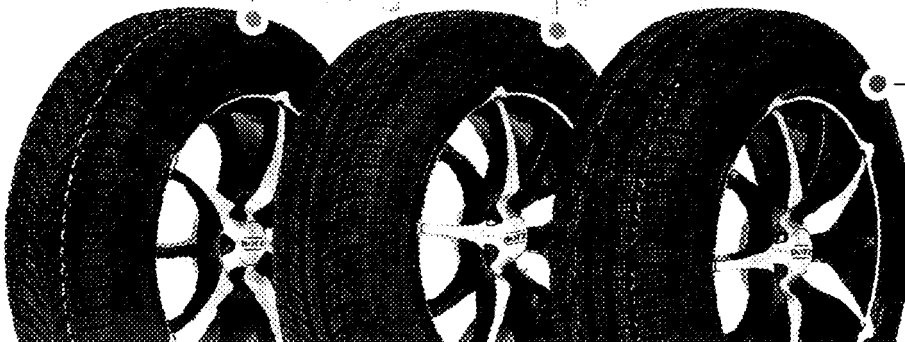
Il migliore in prova, è ottimo sulla neve, ma è apprezzabile anche sul bagnato e sull'asciutto

## MICHELIN PRIMACY ALPIN PA3

Ha prestazioni molto equilibrate: va sempre bene, specie in frenata su asciutto

## PIRELLI SOTTOZERO II

Evoluzione del famoso Sottozero, è a suo agio sulla neve, ma frena un po' lungo sull'asciutto



Novembre 2009 **QUATTORUOTE 185**

## PROVA SPECIALE Pneumatici invernali

# V

**e lo ricordate**  
l'inverno scorso?

Le abbondanti nevicate scatenarono una corsa senza precedenti all'acquisto di pneumatici invernali. Che sia per una scelta ponderata o per superare un'emergenza, sta di fatto che anche in Italia gli automobilisti apprezzano sempre di più la sicurezza e le doti offerte dalle gomme «winter».

Abbiamo, quindi, deciso di organizzare i test di queste pagine, che si sono svolti all'inizio dell'anno, prima in Svizzera sulla neve e poi in pista sul bagnato e sull'asciutto. Ma non ci siamo limitati a confrontare gli invernali delle Case più importanti (nella misura 205/55R16 91H, molto diffusa): per rispondere alle domande più ricorrenti dei lettori abbiamo anche acquistato su Internet quattro pneumatici cinesi a prezzo stracciato e abbia-

mo recuperato un set di «quattrostagioni». Tutte dotate della sigla «M+S», che per la legge identifica le gomme «da neve», ma, come vedremo, non basta a chi cerca la massima sicurezza. Infine abbiamo incluso un treno di pneumatici estivi omologati per la Fiat Bravo, vettura utilizzata per le prove.

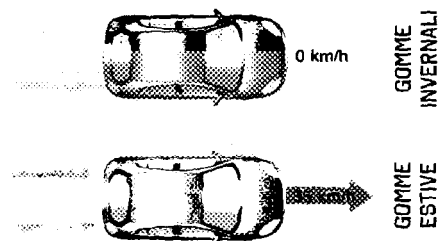
### ESTIVI KO SULLA NEVE

Nonostante i vantaggi delle gomme invernali, non tutti sono convinti dell'importanza di montarle all'inizio della stagione fredda. Tenersi i pneumatici estivi può rivelarsi economico, ma quando le strade s'imbiancano di neve la guida diventa pericolosa.

Un'alternativa è, allora, montare le invernali, ma spendendo il meno possibile, scegliendo, per esempio, gomme cinesi. Siamo

continua a pag. 188 >

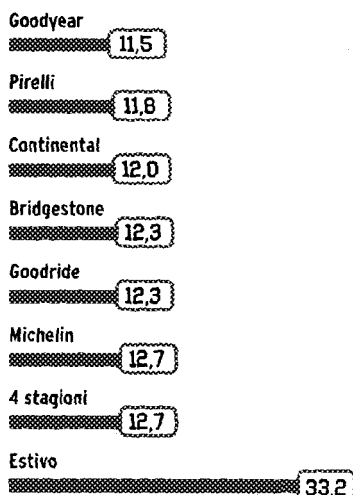
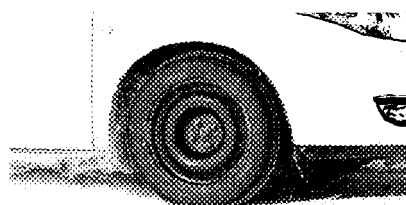
## FRENARE? NO, GRAZIE



♦ Se siete scettici sull'utilità dei pneumatici invernali, date un'occhiata qui sopra. Abbiamo riassunto le differenze nella frenata sulla neve da 50 km/h tra le gomme winter e le estive, indicando la velocità residua che si ha con queste ultime quando ci si è già fermati con le invernali. Come dire che in un caso si può evitare un impatto e nell'altro si va a sbattere a 35 km/h, con conseguenze tutt'altro che indolori. D'altra parte, se si osserva il grafico della frenata sulla neve qui sotto, si nota come alle gomme estive servano oltre 46 metri in più della media delle invernali per fermare la vettura.

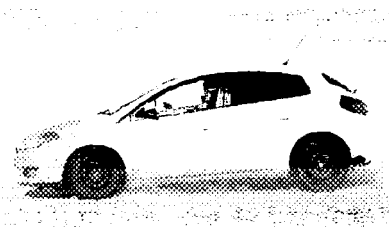
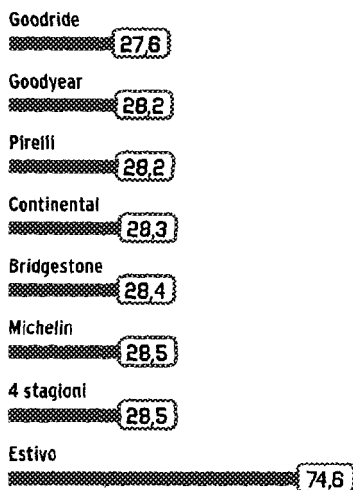
### ACCELERAZIONE SU NEVE

(Spazio per accelerare da 0 a 25 km/h, in metri)



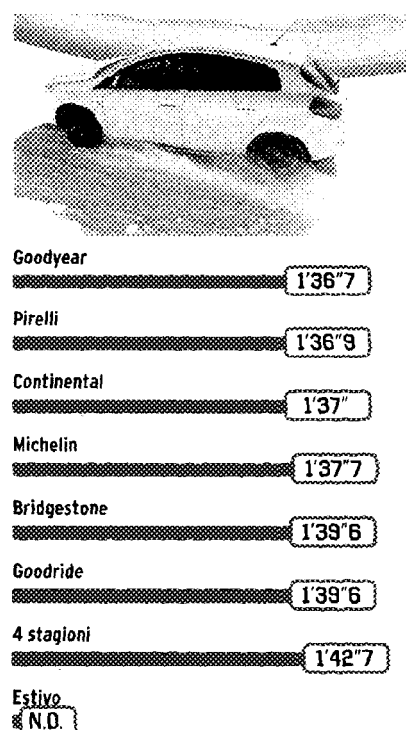
### FRENATA SU NEVE

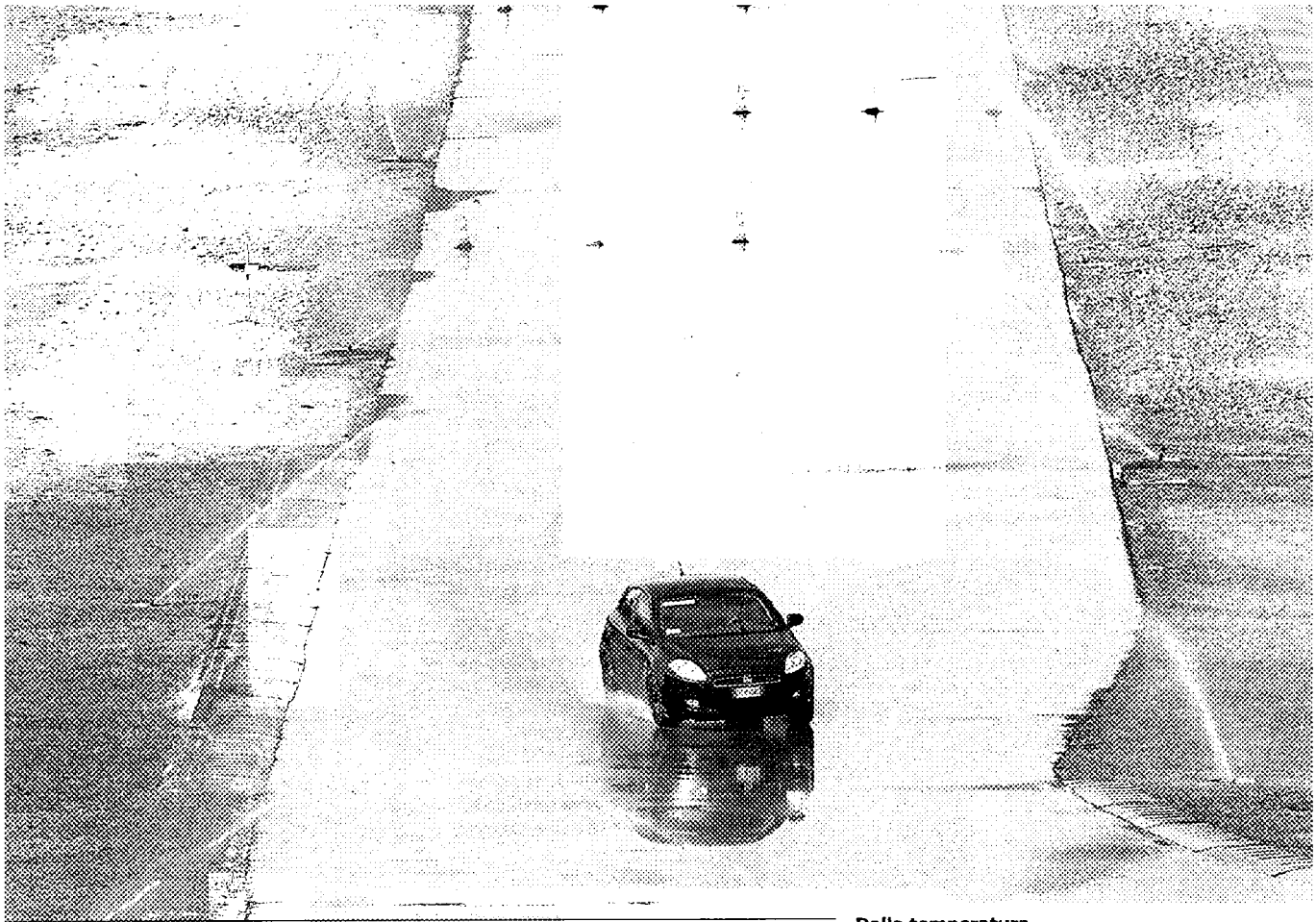
(Da 50 km/h, in metri)



### COMPORTEMENTO SU NEVE

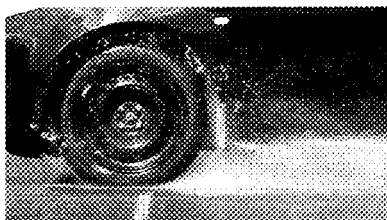
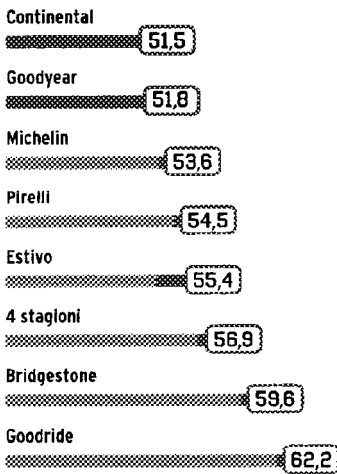
(Tempo sul percorso)





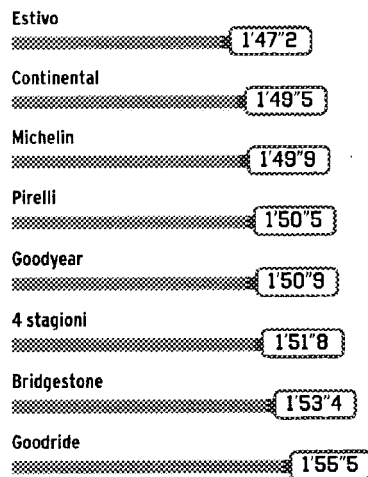
## FRENATA SU BAGNATO

(Da 100 km/h, in metri)



## COMPORTAMENTO SU BAGNATO

(Tempo sul giro)



Dalla temperatura ambiente di 7 °C in giù i pneumatici invernali vanno meglio di quelli estivi anche sul bagnato

## PROVA SPECIALE Pneumatici invernali

### Grandi nevicate: che cosa dice il Codice

#### INVERNALI E CATENE PARI SONO

❖ I pneumatici invernali sono equiparati alle catene ove è richiesto che queste siano montate (art. 122 del Regolamento del Codice della strada).

❖ Per essere considerati «da neve» secondo il Codice è sufficiente che siano dotati della

marcatatura M+S (i veri invernali hanno anche lo «snowflake», il simbolo di un fiocco di neve racchiuso nel profilo di una montagna). Diversamente dalle gomme chiodate, per le invernali non vi sono restrizioni temporali d'impiego;

tuttavia è consigliabile smontarle quando la temperatura si assesta sopra i 15 °C.

❖ I pneumatici invernali possono avere codice di velocità inferiore a quello prescritto nella carta di circolazione; è, però, necessario applicare sulla plancia un'etichetta che ricordi tale limitazione.

❖ Si possono montare invernali di qualsiasi misura tra quelle indicate nella carta di circolazione. Anche se vengono riportate dimensioni con marcatatura M+S, riservate alle «winter».

> segue da pag. 186

sicuri, però, che siano davvero convenienti? Come dimostrano le nostre prove, il notevole allungamento degli spazi di frenata sul bagnato può causare costosi (e pericolosi) incidenti.

#### TERZA VIA TUTTOFARE

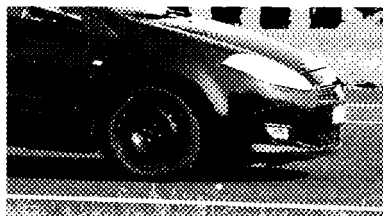
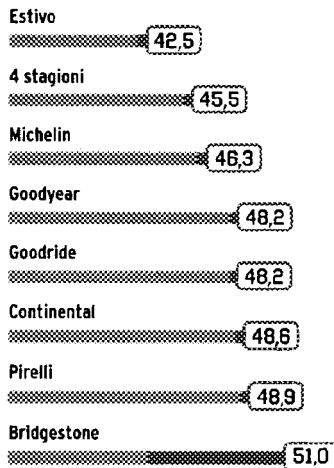
La terza via, abbastanza praticata in alcuni Paesi, come gli Stati Uniti, è quella delle coperture «quattrostagioni» che, in teoria, dovrebbero andar bene in tutte le condizioni climatiche. Nella pratica, però, si tratta di una soluzione di ripiego: è come indossare tutto l'anno un golfino di cotone, caldo d'estate e freddo d'inverno.

Non esiste, infatti, un solo pneumatico perfetto per tutte le situazioni. Tra le coperture estive e le invernali ci sono profonde differenze, concentrate nel battistrada. Quello delle gomme normali ha una mescola relativamente dura, per resistere alle alte temperature che si sviluppa-



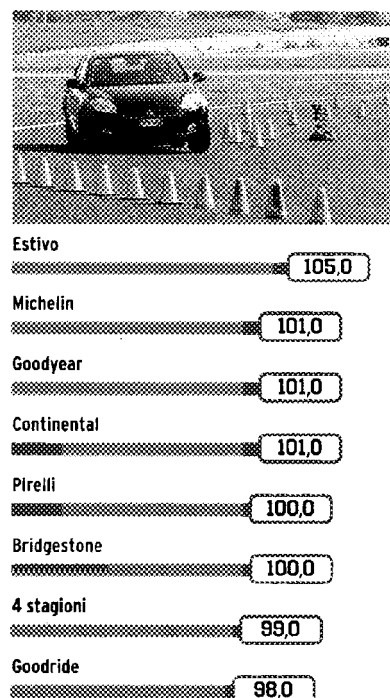
#### FRENATA SU ASCIUTTO

(Da 100 km/h, in metri)



#### PROVA DI STABILITÀ

(Velocità d'ingresso, in km/h)



no soprattutto d'estate. Col freddo, però, s'irrigidisce e perde aderenza. Questo non accade, invece, ai pneumatici invernali: hanno una mescola più tenera, che resta elastica anche quando la temperatura scende sotto lo zero. Il rovescio della medaglia è che, col caldo, si usurano rapidamente e tengono di meno. Per dare dei numeri, a -10 °C la durezza (Shore) del battistrada degli invernali in prova è tra 62 e 65, mentre quella dell'estivo è di ben 78 e quella del «quattrostagioni» è pari a 69.

Differenze marcate pure nel disegno del battistrada: l'estivo presenta tasselli pieni, quasi senza lamelle, per resistere bene agli sforzi longitudinali e laterali che si sviluppano in accelerazione, in frenata e in curva. Viceversa gli invernali hanno incavi più profondi (fino a nove mm, contro i sette del pneumatico normale) e i tasselli sono intagliati da numerose lamelle, che «s'aggrappano» alla neve.



Anche in questo caso il «quattrostagioni» è una via di mezzo: i tasselli centrali sono molto lamellati, meno quelli laterali, più sollecitati nelle curve.

### DIVARIO IMPRESSIONANTE

I risultati dei test parlano chiaro. Chi pensa ancora di cavarsela sulla neve senza le «scarpe» adatte sbaglia di grosso. Il diva-

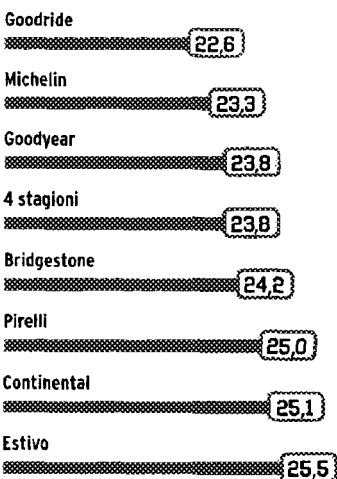
rio tra gli estivi e gli invernali è impressionante. Significativo, a questo riguardo, il test di frenata da soli 50 km/h: in media con i pneumatici invernali ci si ferma in poco più di 28 metri, mentre con gli estivi ne servono quasi 75. In altre parole, quando con i primi si è fermi, con i secondi si

**Per far sì che la temperatura sia il più possibile costante, i test sulla neve si sono svolti di notte. Due le Bravo usate**

continua a pag. 190 »

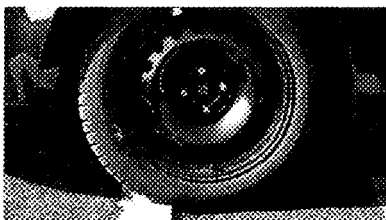
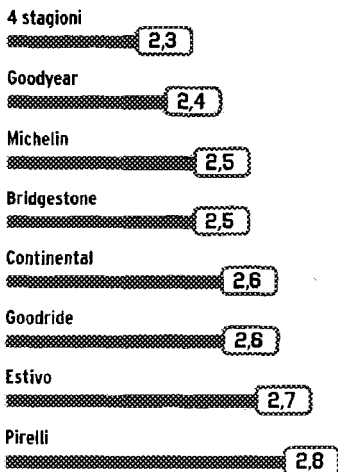
### POTENZA ASSORBITA

(A 100 km/h, in CV)



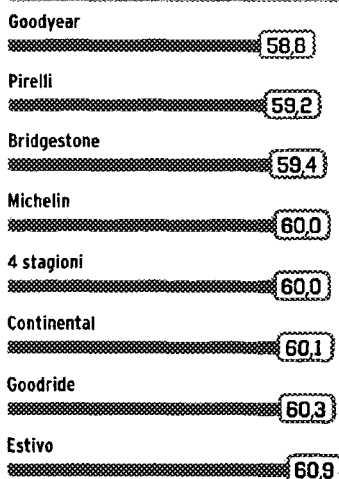
### ASSORBIMENTO OSTACOLO

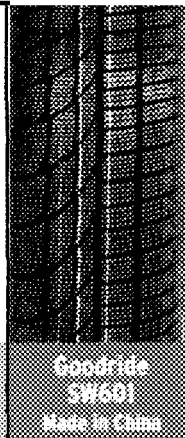
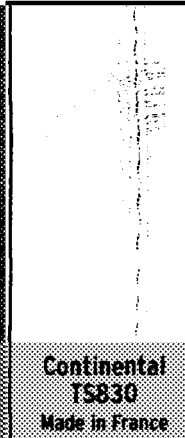
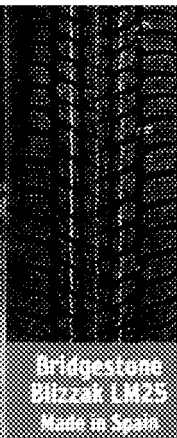
(Accelerazione in g)



### RUMOROSITÀ INTERNA

(A 60 km/h, anteriore, in dB(A))





segue da pag. 189

va ancora a 35 km/h. Facile immaginare le conseguenze di un impatto a tale andatura...

Inoltre i pneumatici invernali offrono grande sicurezza non solo sulla neve, ma, più in generale, in tutte le situazioni in cui la temperatura è fredda, inferiore a 7 °C. Con alcune differenze tra modello e modello.

### SE PIOVE, MALE IL CINESE

Nel caso del pneumatico cinese le prestazioni sulla neve sono buone, in particolare in frenata, ma crollano sul bagnato, dove ottiene risultati deludenti: l'aderenza è limitata e il controllo della vettura risulta più difficile rispetto alle coperture di marca. In sostanza non lo consigliamo: il risparmio all'acquisto si traduce in una sicurezza limitata sul bagnato e il rischio d'incidenti aumenta.

Pure la soluzione «quattrostagioni» non è la più raccomandabile. Trattandosi di un compromesso tra opposte esigenze, si comporta mediocrementemente in ogni campo, primeggia solo nel confort e in frenata sull'asciutto. Può costituire la scelta giusta solo per chi fa un uso limitato e prudente dell'auto.

Sempre per risparmiare, qualcuno pensa che sia sufficiente montare le invernali solo sulle ruote motrici. Niente di più sbagliato: è vero che sulla neve ci si muove e si frena (con le trazioni anteriori), ma alla prima curva il testa-coda è assicurato, perché le gomme estive montate dietro non tengono. Infine chi guida le 4x4 sappia che la trazione integrale serve a poco o nulla senza i pneumatici invernali. \*\*\*\*

	Bridgestone Blizzak LM25 Made in Spain	Continental TS830 Made in France	Goodyear SW60 Made in China
ACCELERAZIONE SU NEVE	★★★★	★★★★	★★★★
FRENATA SU NEVE	★★★★☆	★★★★	★★★★★
COMPORTEMENTO SU NEVE	★★★★	★★★★	★★★★
FRENATA SU BAGNATO	**	★★★★★	*
COMPORTEMENTO SU BAGNATO	★★★	★★★★★	★☆☆
FRENATA SU ASCIUTTO	**	★★★	★★★
PROVA DI STABILITÀ	★★★☆☆	★★★★★	★★★☆☆
POTENZA ASSORBITA	★★★☆☆	★★★	★★★★★
ASSORBIMENTO OSTACOLO	★★★★	★★★★☆	★★★★☆
RUMOROSITÀ ALL'INTERNO	★★★★☆	★★★★	★★★★
PREZZI MIN-MAX CON IVA	110-180 EURO	120-175 EURO	60 EURO

### PREGI

Equilibrato nella guida sul bagnato, anche se il grip non è granché (vedere sotto). Pure sulla neve se la cava bene, ma non è al livello dei migliori in prova. Confortevole, assorbe con disinvoltura il gradino e fa poco rumore di rotolamento.

### DIFETTI

Poco grip quando piove, frena lungo e l'aderenza non è tra le migliori. Frenata sull'asciutto: è la peggiore tra quelle dei pneumatici in prova.



### PREGI

Ottimo sul bagnato, dove primeggia, ma anche sulla neve è tra i migliori. Omogeneo e sempre facilmente controllabile in tutte le condizioni di fondo.

### DIFETTI

Frenata sull'asciutto un po' più lunga dei migliori. Potenza assorbita per il rotolamento elevata, probabile contropartita delle eccellenti prestazioni sul bagnato.

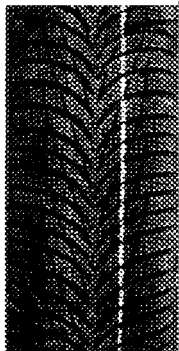
### PREGI

Prezzo stracciato. Frenata sulla neve ottima. Scorrevolezza notevole, assorbe poca potenza per il rotolamento.

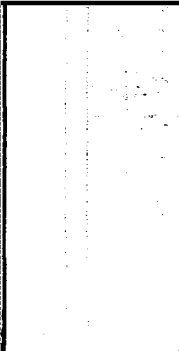
### DIFETTI

Pessimo sul bagnato: ha scarsa aderenza, che si traduce in lunghi spazi di frenata e in un controllo difficile nei percorsi misti. Stabilità migliorabile, con manovre di recupero non alla portata di tutti.

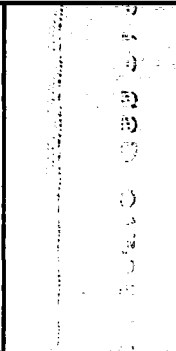
PAGELLA: ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto



**Goodyear  
UltraGrip 7+  
Made in Slovenia**



**Michelin  
Primacy Alp. PA3  
Made in Germany**



**Pirelli  
Sottozero II  
Made in Romania**



**Pneumatico  
4stagioni**

## Qualche consiglio DI RIGORE SULLE 4 RUOTE

★★★★★

★★★★

★★★★★

★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★

★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★

★★★★★

★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★

★★★★★

★★★★★

★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★★

★★★★

115-175 EURO

125-210 EURO

120-170 EURO

110-160 EURO



**1** I pneumatici estivi non offrono un'aderenza sufficiente sulla neve, mentre gli invernali (con l'eccezione del cinese) garantiscono una buona sicurezza in tutte le condizioni di bassa temperatura.

**2** È indispensabile montare le gomme invernali su tutte le ruote. In caso contrario si avranno motricità e frenata, ma alla prima curva il testa-coda è garantito.

**3** Le prestazioni sulla neve dei pneumatici invernali si riducono drasticamente se lo spessore del battistrada scende sotto i 4 mm. Un rapido controllo può essere fatto con una moneta da due euro: se la parte esterna di colore grigio è nascosta dal battistrada lo spessore è sufficiente (foto in alto).

**4** Gomme da neve, invernali o termiche sono la stessa cosa: devono avere la sigla M+S e lo «snowflake» o un nome che richiami la stagione (winter, snow, ice).

**5** I pneumatici quattrostagioni sono un compromesso che non garantisce prestazioni ottimali né d'inverno né in estate.

### PREGI

Sulla neve eccelle: ha tanta aderenza ed è molto omogeneo nella guida. Ma si comporta bene anche sul bagnato e sull'asciutto. Confortevole sull'ostacolo e poco rumoroso nel rotolamento.

### DIFETTI

Guida sul bagnato sicura e omogenea, ma con un po' meno grip dei migliori.

### PREGI

Equilibrio complessivo: non è al top delle classifiche ma è quasi sempre nella parte alta. Predilige l'asciutto dove si comporta meglio degli altri invernali e s'avvicina all'estivo; ottimo in frenata.

### DIFETTI

Spunto e frenata sulla neve sono al livello del quattrostagioni.

### PREGI

Ottimo sulla neve, dove è a un'incollatura dal migliore. Valido nella guida sul bagnato, dove è facile da controllare, anche se l'aderenza potrebbe essere ancora più elevata.

### DIFETTI

Frenata sull'asciutto un po' più lunga dei migliori. Rigido sullo sconnesso.

### PREGI

Trazione e frenata sulla neve al livello di quelle degli invernali. Confortevole, passa sull'ostacolo con disinvoltura.

### DIFETTI

Guida sulla neve L'aderenza laterale non eccezionale provoca un marcato sottosterzo. Guida sull'asciutto Cedevole e poco progressivo, complica un po' il controllo nelle manovre d'emergenza.

★★★★ Buono    ★★★★★ Ottimo    • Vale 1/2 stella