

Gomme: in primavera devono "tenere" sia il bagnato che l'asciutto

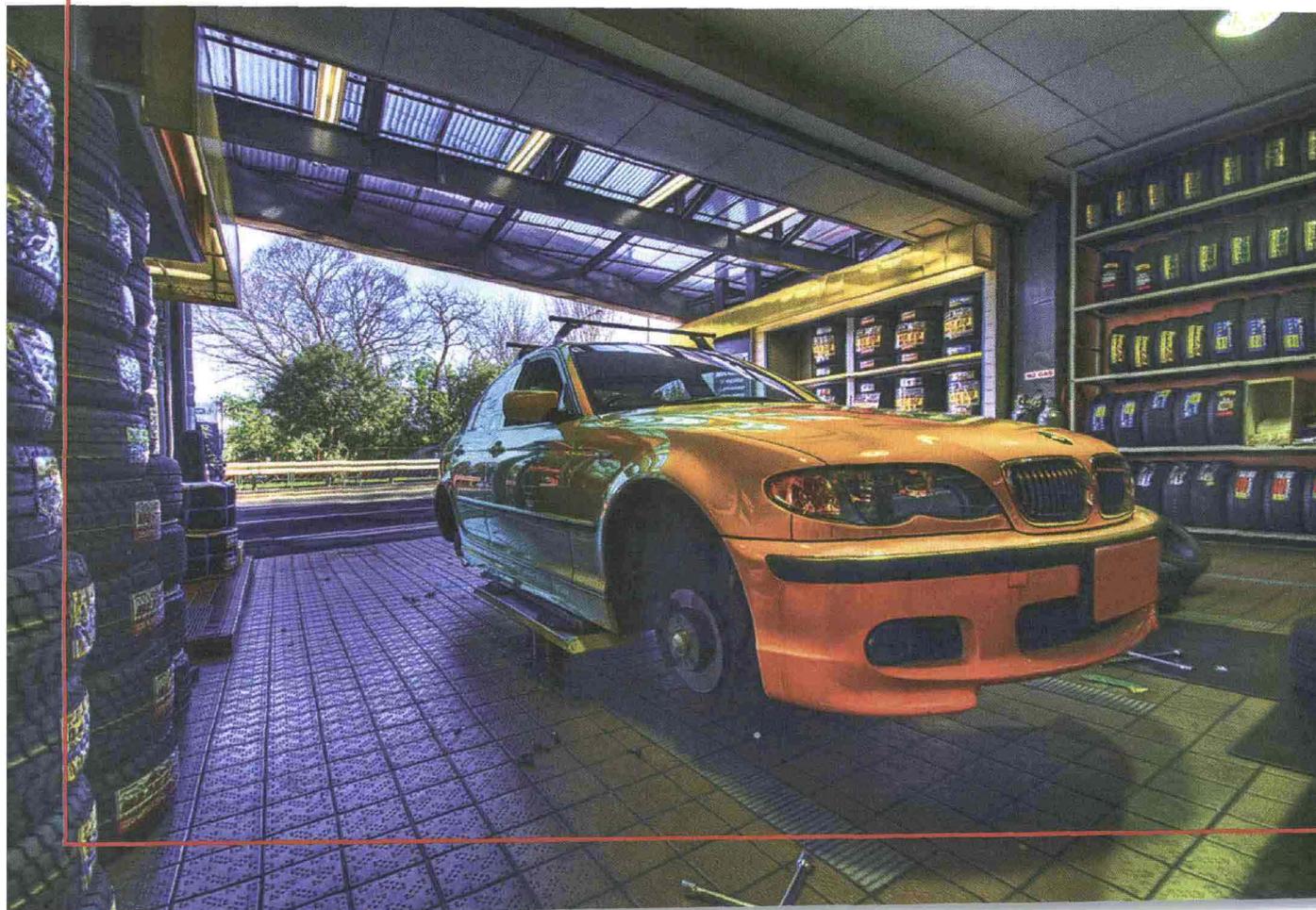
È il momento del pit stop Montate quelle giuste

Per aiutarvi, pubblichiamo un test dell'Adac, l'Automobile club tedesco, su 24 modelli di pneumatici venduti anche in Italia e distinti in due categorie: quelli per le utilitarie di media cilindrata e quelli usati per le vetture più potenti. E anche stavolta i più cari non sono per forza i migliori.

È il momento del pit stop di stagione. Il clima piano piano diventa più mite e le gomme invernali utilizzate finora non vanno più bene. Gli acquazzoni primaverili e il caldo estivo cui andiamo incontro impongono all'automobilista di fermarsi a montare sulla propria vettura i **pneumatici giusti**: resistenti al logoramento, capaci di assicurare una **buona tenuta** sia sul **bagnato** che sull'**asciutto**, possibilmente poco rumorosi e in grado di farci risparmiare più carburante possibile.

I più adatti a queste esigenze sono

i cosiddetti pneumatici **estivi**, quelli che in Italia, la terra del sole, vengono chiamati anche "quattro stagioni". Per aiutarvi a scegliere il prodotto migliore, allora, pubblichiamo un test su **24 modelli** suddivisi a partire dalle loro dimensioni in due categorie: quella dedicata alle gomme **175/65 R 14 T**, che possono essere montate sulle utilitarie di **media cilindrata**, come la Citroën C3, la Ford Fiesta o la Renault Clio, e quella dedicata alle gomme **195/65 R 15 V**, utilizzate su auto più potenti, come le Mercedes di classe C, la Stilo di casa Fiat o la Ford C-Max.





UN VOTO RAGIONATO

Il giudizio finale è stato calcolato assegnando i seguenti pesi percentuali alle prove:

Test su:

Bagnato	40%
Asciutto	20%
Comfort/Rumore	10%
Attrito/Consumi	10%
Usura	20%

una misura per giudicare la qualità. Così tra i modelli più piccoli è stato giudicato ottimo il **Fulda EcoControl**, in vendita in Germania a partire da una **quarantina di euro**, mentre tra quelli di dimensioni maggiori è stato valutato eccellente il **Vredestein Sportrac 3**, in commercio anche a **53 euro**.

Il risultato del test, comunque, è abbastanza **soddisfacente**. Su 24 pneumatici messi alla prova le promozioni col massimo dei voti sono state sette, mentre le **bocciature** sono state **solo due**. Si tratta dei supereconomici **Sava Perfecta** e **Tigar TG 621** per la categoria 175/65 R 14 T, che hanno offerto prestazioni **scadenti sul bagnato**, soprattutto in frenata.

Tra i modelli di **piccole dimensioni**, i **primi classificati** sono risultati **Pirelli Cinturato P4**, **Con-**

tinental EcoContact 3 e il conveniente **Fulda EcoControl**.

Per quanto riguarda i **più costosi** modelli 195/65 R 15 V, invece, le prestazioni giudicate ottime sono maggiori. La **palma d'oro** è andata a **Pirelli P6**, **Bridgestone Turanza ER 300**, **Vredestein Sportrac 3** e **Dunlop SP Sport Fastresponse**. Il voto in questo caso è stato pieno, perché gli esperti non hanno rilevato alcun difetto nella tenuta di strada sia sull'asciutto che sul bagnato. **Delude**, invece, il nuovo modello **Michelin Energy Saver**: ottimo nel consumo di carburante e nella resistenza all'usura, ma piuttosto carente sul bagnato.

COME SCEGLIERE

Ma come si sceglie la gomma giusta? È bene ricordare che **ogni automobile**, come è riportato sulla carta di circolazione, deve montare il **proprio tipo** di pneumatico, secondo dimensioni prestabilite.

Il banco di prova principale per valutare l'affidabilità e la qualità di un buon pneumatico estivo è la **frenata sul bagnato** e la capacità del pneumatico di **evitare l'acquaplaning**, ovvero lo slittamento e la poca aderenza in presenza di acqua sul manto stradale. Vengono misurate anche la capacità di rallentamento in frenata, la tenuta di strada nel cambio di corsia e nella guida in circolo sempre sotto la pioggia. Non a caso, quindi, per l'Adac le prove sul bagnato sono quelle più importanti e contribuiscono al **40%** del giudizio

LE PROVE DELL'ADAC

Il confronto è stato realizzato sulla base dei risultati delle prove effettuate dall'Adac, l'**Automobile club tedesco**, su pneumatici regolarmente venduti anche nel nostro paese. La prima considerazione da fare è quella che riguarda il prezzo. Ancora una volta il prodotto **più caro** non è il migliore.

Il test dell'Adac ha di nuovo mostrato che il prezzo dei pneumatici non è

GOMME 175/65 R 14 T

	OTTIMO	OTTIMO	OTTIMO	BUONO	BUONO	BUONO
PRODOTTO	PIRELLI CINTURATO P4	CONTINENTAL ECOCONTACT 3	FULDA ECOCONTROL	FIRESTONE MULTIHAWK	GOODYEAR DURAGRIP	DUNLOP SP30
PREZZO	(min/max) 53-72 euro	(min/max) 49-70 euro	(min/max) 39-58 euro	(min/max) 41-72 euro	(min/max) 48-71 euro	(min/max) 47-70 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
BAGNATO	ottimo	ottimo	ottimo	buono	buono	buono
COMFORT RUMORE	medio	buono	medio	buono	medio	buono
CONSUMI	ottimo	buono	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
USURA	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo

24 PNEUMATICI



QUALI SONO I "GIUSTI"

È IL MOMENTO DEL PIT STOP

finale: una bassa performance in caso di pioggia, insomma, equivale a un netto declassamento.

Subito dopo, con apposite prove, viene tenuto in considerazione il comportamento sull'**asciutto** (20% del risultato finale), valutando la velocità di frenata e la tenuta di strada della vettura sul rettilineo e in curva, poi viene calcolata l'**usura** ovvero la resistenza al logoramento (20% del totale) e infine vengono valutati, entrambi con un peso del 10%, il rumore prodotto dal rotolamento sull'asfalto e l'**attrito/consumi**, cioè quanto il maggiore attrito della gomma sul terreno sia in grado di influire sul consumo di carburante.

A parte i modelli promossi nel test a pieni voti, proprio grazie alla grande affidabilità sul manto bagnato, merita una segnalazione per la capacità di aderire

PNEUMATICI 175/65 R 14 T

CITROËN C2, C3
DAIHATSU SIRION
FORD FIESTA
HONDA JAZZ
HYUNDAI GETZ
MAZDA 2
MITSUBISHI COLT
PEUGEOT 206, PARTNER
RENAULT CLIO, KANGOO
ROVER 25
SMART FORFOUR
SUZUKI IGNIS

all'asfalto in caso di pioggia, anche la Continental PremiumContact2, penalizzata - però - dall'eccessiva usura.

Oltre ai due modelli bocciati, i **peggiori** nella prova acquaplaning sono stati **Barum Brillantis**, **Hankook Ventus Prime K 105** e il già citato **Michelin**.

PNEUMATICI 195/65 R 15 V

AUDI A4
BMW SERIE3
CHRYSLER PT CRUISER
CITROËN C4
FIAT STILO
FORD FOCUS, C-MAX
HONDA ACCORD FR-V
KIA CEE'D
MAZDA 3,5,6
MERCEDES CLASSE B, CLASSE C
OPEL ASTRA, ZAFIRA, VECTRA
PEUGEOT 307, 406
RENAULT MEGANE, SCENIC
SEAT LEON, TOLEDO
SKODA OCTAVIA
VOLVO C30, S40, V50
VOLKSWAGEN BORA, CADDY, GOLF, NEW BEETLE TOURAN

Va segnalato che i prodotti risultati migliori per la tenuta di strada sono quelli che hanno ottenuto voti peggiori sulla capacità di consumare meno carburante. Un esempio per tutti Continental EcoContact, primo sul bagnato e pessimo nei consumi. Viceversa i pneumatici poco sicuri sull'acqua, come Tigar o Sava, per la categoria inferiore, e **Michelin** e Goodyear Excellence, per quella superiore, sono risultati eccellenti nella resistenza al logoramento e nel risparmio di carburante.

Segno che i costruttori devono lavorare ancora molto per rendere le prestazioni più complete.

GOMME 175/65 R 14 T



PRODOTTO	SEMPERIT COMFORT LIFE	BRIDGESTONE B250	BARUM BRILLANTIS	VREDESTEIN T-TRAC SI	SAVA PERFECTA	TIGAR TG 621
PREZZO	(min/max) 43-62 euro	(min/max) 49-70 euro	(min/max) 43-63 euro	(min/max) 39-62 euro	(min/max) 34-47 euro	(min/max) 37-47 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	ottimo	buono	ottimo	buono	buono
BAGNATO	ottimo	buono	medio	ottimo	medio/mediocre	mediocre
COMFORT RUMORE	buono	buono	buono	medio	medio	mediocre
CONSUMI	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
USURA	buono	ottimo	ottimo	medio	ottimo	ottimo

In Italia sono ancora pochi gli automobilisti abituati a montare sulla propria vettura gomme di stagione. Eppure questa pratica permette di guidare nelle condizioni più sicure con qualunque situazione atmosferica. E fa risparmiare sui consumi di carburante, oltre che allungare la vita del copertone.

I pneumatici invernali usati con le temperature estive sono un rischio per la sicurezza?

Sì. Perché sull'asfalto asciutto in frenata forniscono prestazioni peggiori, dal momento che hanno un tragitto di frenata più lungo. Sul bagnato, invece, le loro performance sono simili a quelle dei pneumatici estivi anche a temperature più alte.

Una volta che hanno raggiunto la minima profondità di profilo consigliata (4 mm), si possono usare in primavera?

Effettivamente una profondità di profilo più ridotta rende i pneumatici invernali molto simili a quelli estivi sull'asciutto. Non bisogna dimenticare, però, che una gomma usurata comporta rischi di sicurezza sul bagnato. Dunque, gli invernali non dovrebbero mai essere usati d'estate.

Ma allora, quali sono i parametri fondamentali nella scelta di un pneumatico estivo?

La durata del pneumatico, cioè l'usura e la sua tenuta di strada sul bagnato. Si tratta in realtà di due parametri in antitesi tra loro ed è per questo che occorre scegliere il prodotto che presenta il migliore compromesso.

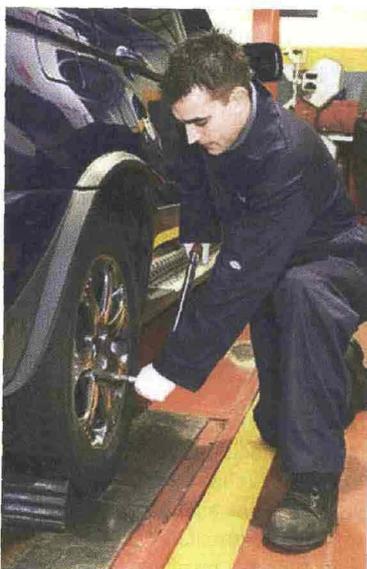
Quali altre qualità vanno prese in considerazione?

Il rumore ridotto e la rotondità dinamica.

Quello che molti automobilisti non sanno

Ma se non li cambio cosa rischio? Risposte ai quesiti più frequenti

La durata, l'usura, la tenuta di strada: in tanti guidano senza tener conto di alcuni parametri fondamentali per la sicurezza del veicolo e dei passeggeri. Ripassiamo, quindi, le regole principali.



La rumorosità di rotolamento è legata alla risonanza dei tasselli del battistrada sull'asfalto che, a certe velocità e con prodotti non eccelsi, può diventare un vero e proprio tormentone. Sono quindi preferibili pneumatici più silenziosi. La rotondità dinamica, invece, è la capacità di una gomma di mantenere nonostante l'usura la sua forma tonda. Il pneumatico, infatti, nasce perfettamente circolare, ma normalmente in alcune zone è più "spesso" che in altre. Con l'usura, tende a scaldarsi di più proprio nella zona in cui c'è più gomma, dove per questo si consuma più in fretta. Morale: tende a diventare come un uovo. Evitare l'ovalizzazione è importante, perché può provocare quell'effetto per cui l'auto "tira" più da una parte.

Quanto dura la vita di una gomma estiva?

Le gomme tradizionali possono arriva-

25

**GOMME
195/65
R 15 V**



OTTIMO



OTTIMO



OTTIMO



OTTIMO



BUONO



BUONO

PRODOTTO	PIRELLI P6	BRIDGESTONE TURANZA ER300	VREDESTEIN SPORTRAC 3	DUNLOP SP SPORT FASTRESPONSE	MICHELIN ENERGY SAVER	CONTINENTAL PREMIUMCONTACT 2
PREZZO	(min/max) 66-99 euro	(min/max) 69-106 euro	(min/max) 53-81 euro	(min/max) 63-97 euro	(min/max) 80-108 euro	(min/max) 65-98 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
BAGNATO	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	buono	ottimo
COMFORT RUMORE	buono	buono	medio	ottimo	ottimo	buono
CONSUMI	ottimo	ottimo	buono	buono	ottimo	buono
USURA	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	buono

SE NON LI CAMBIO, COSA RISCHIO?

re a percorrere fino a 80mila chilometri, anche se in genere la vita media è di 60mila chilometri.

Tra due modelli che mi garantiscono buoni livelli di sicurezza, cosa potrebbe fare la differenza?

Il Tread Wear Indicator, ossia l'indice stampigliato sul fianco del pneumatico, accanto alla sigla Twi, che indica la durata. Questo indice, misurato con prove standard, è espresso da un numero che va da 80 a oltre 100. Nel dubbio scegliere il prodotto che ha un Tread Wear più alto.

Cosa indica la lettera finale nella misura della gomma?

È l'Index Speed, ovvero il codice o indice di velocità. A ciascun motore ne corrisponde uno specifico. Q indica una velocità massima fino a 160km/h, S fino a 180 km/h e T fino a 190 km/h. Infine H corrisponde a una velocità massima di 210 km/h.

Quali sono gli elementi fondamentali da ricordare per una corretta manutenzione?

È bene sapere che - per legge - i profili del battistrada devono avere una profondità minima di 1,6 mm su tutta la circonferenza. Per capire quando è il momento di gettare le gomme, perché questa soglia è stata superata, bisogna tenere sotto controllo i cosiddetti "indicatori di usura" che evidenziano sul battistrada, sotto forma di strisce trasversali lisce, quando la profondità di scultu-

I "ricostruiti" costano la metà (e funzionano)

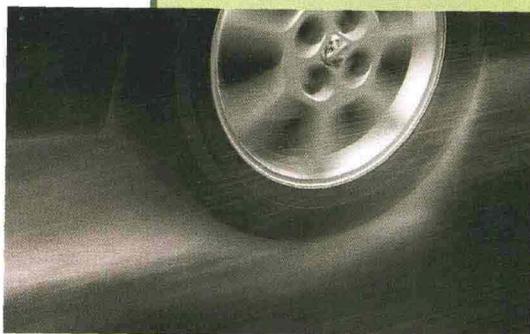
Se al momento dell'acquisto di una nuova gomma volete risparmiare un po', potete sempre provare un pneumatico ricostruito. Di solito, infatti, costa anche la metà di uno nuovo. Si tratta di un copertone usato, con struttura intatta, cui viene asportato il battistrada usurato per sostituirlo con materiale nuovo.

La ricostruzione è possibile, in quanto la struttura portante ha generalmente vita più lunga del battistrada. Una volta controllato che **centratatura ed equilibratura** sono corrette, la gomma subisce la cosiddetta **vulcanizzazione**, attraverso la quale parti vecchie e nuove vengono fuse in un tutt'uno. Attual-

mente questi pneumatici vengono utilizzati soprattutto nel trasporto aereo, dove un copertone su tre è un rigenerato, e nel trasporto stradale pesante, dove addirittura un copertone su due è di seconda mano. Però, mentre quelli dei veicoli pesanti possono essere ricostruiti fino a 3 volte, quelli per le automobili possono subire il processo di rigenerazione **solo una volta**.

Un altro piccolo inconveniente per le rigenerate delle auto riguarda la classe di velocità. Per legge il pneumatico ricostruito mantiene la classe di velocità originaria solo se ha un indice di velocità basso, come quello contraddistinto dalla lettera L (120 km/h). Per tutte le categorie superiori, invece, l'indice di velocità subisce un declassamento.

Ma come si fa a capire se siamo davvero di fronte a una gomma ricostruita? Basta controllare che abbia incisa la **marcatatura corretta**. Secondo le specifiche norme europee (Ece Onu 108-109) e il regolamento nazionale (Uni 9950) i rigenerati devono essere identificati attraverso queste diciture: sul lato del pneumatico è indicata la sigla **108 R**, all'interno di un cerchio appare la lettera **E**, seguita da una cifra composta da sei numeri. Inoltre, deve essere segnalata la denominazione "Ricostruito" o "Retread", il nome del ricostruttore, la settimana e l'anno di ricostruzione.



ra residua è arrivata al limite di 1,6 mm.

La pressione dei pneumatici, poi, va sempre controllata a freddo, cioè non dopo aver percorso un lungo tragitto. Inoltre, prima di affrontare un lungo viaggio è sempre meglio premunirsi e aumentare

un po' la pressione delle gomme della propria vettura. Un ultimo consiglio: mai montare contemporaneamente pneumatici estivi e invernali e seguire sempre le indicazioni riportate sul libretto dell'auto: dalla pressione di gonfiaggio alla misura.

● Ha collaborato Gabriella Brugnoli

GOMME 195/65 R 15 V

	BUONO	BUONO	BUONO	BUONO	BUONO	MEDIO
PRODOTTO	FULDA CARAT PROGRESSO	FIRESTONE FIREHAWK T2200 FS	GOODYEAR EXCELLENCE	UNIROYAL RALLYE 550	HANKOOK VENTUS PRIME K105	TOYO PROXES CF 1
PREZZO	(min/max) 55-80 euro	(min/max) 54-91 euro	(min/max) 59-91 euro	(min/max) 57-94 euro	(min/max) 63-88 euro	(min/max) 57-73 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
BAGNATO	buono	buono	buono	ottimo	buono	mediocre
COMFORT RUMORE	buono	ottimo	buono	ottimo	buono	buono
CONSUMI	ottimo	ottimo	buono	buono-ottimo	ottimo	ottimo
USURA	ottimo	ottimo	ottimo	buono	buono	buono