

24 GOMME TESTATE SU

Pneum

IL TEST CONDOTTO IN GERMANIA DALL'ADAC SVELA PREGI E DIFETTI DEI MODELLI ADATTI ALLE "CITY CAR" E ALLE BERLINE. ALLA RICERCA DEL DIFFICILE COMPROMESSO TRA DURATA E TENUTA DI STRADA.

ma d'oro però è stata assegnata solo a due case costruttrici, la Bridgestone e la Pirelli, che, in entrambe le categorie, hanno raggiunto, specie sul bagnato, ottime performance. Degna di nota anche la più che buona prova del Michelin Pilot Sport Ps2.

Tuttavia, dai risultati ottenuti, non mancano certo pneumatici che hanno portato a casa un magro bottino (come nel caso dei due modelli Semperit) mentre sonora è stata la bocciatura per la BFGoodrich Profiler 2. Quest'ultimo modello, non avendo risposto ad alcun criterio di valutazione sul bagnato, è stato definito non raccomandabile dai tecnici tedeschi.

Incollate alla strada

Ma come si sceglie la gomma giusta? È bene ricordare che ogni automobile, come riportato sulla carta di circolazione, deve montare il proprio tipo di pneumatici secon-

UN VOTO RAGIONATO
Il giudizio finale è stato calcolato assegnando i seguenti pesi percentuali alle prove.




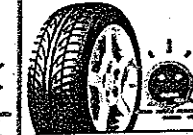


Test su:	
Bagnato	40%
Asciutto	20%
Comfort/Rumore	10%
Attrito/Consumi	10%
Usura	20%

• ENRICO CINOTTI
GABRIELLA BRUGNOLI

Con la bella stagione alle porte, messe da parte le catene da neve o i pneumatici invernali, può essere il momento di fare un pit stop per un cambio gomme. La scelta ovviamente ricade sui modelli estivi che devono assicurare una buona tenuta sul bagnato e sull'asciutto e contemporaneamente mostrare anche resistenza al logoramento.

Le buone condizioni climatiche italiane consentono di utilizzare i cosiddetti pneumatici estivi durante tutto l'arco dell'anno ed è per questo che da noi vengono anche chiamati quattro stagioni. E allora, per chi de-

ve sostituire i pneumatici dedichiamo un test su 24 modelli, suddivisi in due categorie, utilizzando i risultati delle prove effettuate dall'Adac, l'Automobile club tedesco, su gomme regolarmente vendute anche in Italia. Il risultato generale del test è complessivamente soddisfacente: in ciascuno dei due gruppi di ruote sottoposte alle prove ben 13 modelli hanno superato il controllo tecnico con un buon giudizio. La pal-

PRODOTTO	BRIDGESTONE TURANZA ER300	PIRELLI PG	GOODYEAR EXCELLENCE	VREDESTEIN HI-TRAC	DUNLOP SP SPORT 01	FIRESTON FIREHAWK TZ200
PREZZO	(min/max) 51-73 euro	(min/max) 54-75 euro	(min/max) 51-75 euro	(min/max) 46-72 euro	(min/max) 52-76 euro	(min/max) 45-64 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	ottimo	ottimo	buono	ottimo	buono
BAGNATO	ottimo	ottimo	buono	buono	buono	buono
COMFORT RUMORE	ottimo	medio	buono	medio	buono	buono
ATTRITO CONSUMI	medio	medio	medio	medio	medio	medio
USURA	buono	buono	medio	buono/ottimo	medio	medio
GOMME 185/60 R 14 H	 OTTIMO	 OTTIMO	 BUONO	 BUONO	 BUONO	 BUONO



O E BAGNATO

ici al banco di prova



prezzi per la categoria 185/60 oscillano tra i 40 e i 75 euro per ogni gomma, mentre per l'altra dimensione il listino si fa più salato e oscilla tra i 100 e gli oltre 200 euro.

Il banco di prova principale per valutare l'affidabilità e la qualità di un buon quattro stagioni 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. Non a caso, quindi, per l'Adac le prove sul bagnato sono quelle più importanti perché contribuiscono al 40 per cento del giudizio 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 per cento del risultato finale), poi l'usura ovvero la resistenza al logoramento (20 per cento del totale) e infine vengono valutati, entrambi con un peso del 10 per cento, 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.

Oltre alle due reginette del test, Bridgestone e Pirelli, valutate in entrambe le dimensioni come ottime sul manto bagnato, la gran parte dei modelli testati ha mostrato una buona capacità di aderire all'asfalto in caso di pioggia e di evitare l'acquaplaning.

Non brillante per i modelli da utilitaria la performance della Semperit e della Kleber mentre davvero scarsa quella della BFGoodrich. Medio anche il risultato raggiunto, nella dimensione 225/45, dalla Semperit Direction Sport e dalla Nokian Z.

Discorso diverso sull'asciutto, dove la capacità di reggere bene la strada da parte dei modelli testati è decisamente superiore. Prevalgono, in entrambe le categorie, le medaglie d'oro, mentre le performance più basse le fanno registrare la Barum PN 550 e la Maloya.

E nella prova per valutare il connubio attrito/consumi, come si comportati i concorrenti del test? Tutti i modelli testati, fatta eccezione per il mediocre punteggio della Maloya, hanno fatto registrare un giudizio medio.

Rumore e usura

Passando al comfort, e in particolar modo al rumore prodotto dall'impatto del pneumatico sull'asfalto, i giudizi si fanno più variegati. Nei modelli adatti alle berline, la valutazione è divisa a metà: sei prodotti sono risultati buoni e sei mediamente rumorosi. Per l'utilitaria invece troviamo anche la Pirelli P6 e la Vredestein Hi-Trac a non spiccare per la silenziosità accanto ai prodotti della Semperit e della Barum.

Veniamo infine alla resistenza al logoramento



o certe dimensioni prestabilite. Nel test di queste pagine le dimensioni prese in considerazione sono due: la 185/60 R14 H e la 225/45 R17 W/Y, rispettivamente utilizzate su un'utilitaria simile alla Volkswagen Polo (ma anche su una Fiat Punto o una Ford Fiesta) e su una berlina più scattante come una Volkswagen Golf o una Bmw Serie 3. I

PRODOTTI	CONTINENTAL ECOCONTACT 3	UNIROYAL RALLY E 550	KLEBER DYNAXER HP2	SEMPERIT SPEED COMFORT	BARUM BRAVURIS	BFGOODRICH PROFILER 2
PREZZO	(min/max) 54-73 euro	(min/max) 45-68 euro	(min/max) 48-68 euro	(min/max) 41-65 euro	(min/max) 42-60 euro	(min/max) 51-72 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	buono	ottimo	buono	medio	ottimo
BAGNATO	buono	buono	medio/mediocre	medio/mediocre	medio	scarso
COMFORT RUMORE	buono	buono	buono	medio	medio	buono
ATTRITO CONSUMI	medio	medio	medio	medio	medio	medio
USURA	medio	medio	ottimo	ottimo	buono	ottimo
GOMME 185/60 R 14 H						

Per risparmiare occhio ai ricostruiti

●●●
Nuovo o ricostruito? Visto il listino salato dei pneumatici, la domanda sorge più che spontanea. Le gomme ricostruite, ancora poco apprezzate dagli automobilisti e invece molto diffuse nel settore del trasporto pesante e in quello aereo, costano circa il 50 per cento in meno di quelle nuove e presentano analoghe garanzie di sicurezza. I pneumatici vulcanizzati, infatti, sono sottoposti alle stesse prove di quelli nuovi e devono rispettare appositi regolamenti europei (Ece Onu 108-109) nonché una ulteriore e più restrittiva normativa nazionale (Uni 9950).

Una gomma ricostruita è un pneumatico al quale è stato eliminato e sostituito il battistrada consumato con materiale nuovo e ha caratteristiche del tutto simili a quello originale. La ricostruzione è possibile in quanto la

struttura del pneumatico ha una vita più lunga del suo battistrada. Come si ottiene un ricostruito?

Una volta tolto il vecchio battistrada, sostituito con uno nuovo ed eseguiti i controlli di centratura ed equilibratura, la gomma viene vulcanizzata ovvero si sottopone a un processo attraverso il quale il nuovo battistrada diventa un tutto unico con la copertura.

Sul fronte della sicurezza, inoltre, bisogna registrare una recente ricerca statunitense condotta dalla Trib, società nata per diffondere informazioni sui pneumatici vulcanizzati. Lo studio, basato su un campione di 1.070 spezzoni di pneumatici di tir e pullman raccolti dalle strade, ha accertato che il 98 per cento dei reperti ottenuti provenivano da pneumatici nuovi. Dunque a "rompersi" di più non erano i vulcanizzati. Un risultato che sicuramente contribuisce a spazzare via i timori sull'impiego di questo tipo di pneumatici sulle nostre automobili.

Alternative

PNEUMATICI AL BANCO DI PROVA


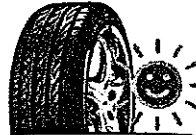
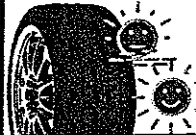
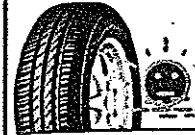


ramento ovvero alla minore o maggiore usura che la gomma è in grado di garantire. Come spiegano gli esperti tedeschi, una maggiore aderenza sul bagnato spesso penalizza la durata di un pneumatico, ovvero i due parametri, tenuta sul bagnato e usura, spesso sono inversamente proporzionali. Alcune conferme le troviamo nelle tabelle dove la boccia sul bagnato BFGoodrich Profiler 2 mostra invece un'ottima resistenza al logoramento. Stesso risultato apparen-

temente discordante lo ritroviamo nei giudizi assegnati alle gomme Semperit e alla Kleber Dinaxer HP 2: poco soggette all'usura, ma non brillanti in presenza di acqua sulla strada.

Tuttavia, a costo di sembrare banali, il consiglio più giusto è quello di scegliere modelli che presentano il miglior compromesso tra bagnato e usura per viaggiare sicuri e non essere costretti a metter mano al portafogli per sostituire un treno di gomme che si consumano troppo in fretta.



Nella scelta di un pneumatico quat stagioni i parametri da prendere considerazione sono due: l'aderenza sul bagnato e l'usura, perché la tenuta di strada va sempre rapportata alla durata della gomma stessa. Tuttavia nei test di valutazione occorrerebbe inserire anche un altro elemento di giudizio ovvero la rotondità dinamica del pneumatico. Questo perché troppo spesso, anche dopo 10mila chilometri, la gomma **perde** la sua **circolarità** e si ovalizza provocando diversi problemi".
Insieme a **Enrico De Vita**, ingegnere, giornalista specializzato e collaboratore del **lavoro** consumo, vediamo di chiarire quali sono gli aspetti da tener presente prima di acquistare un nuovo treno di gomme.
Ingegnere De Vita, come si valutano

PRODOTTO	BRIDGESTONE POTENZA RE050A	PIRELLI PZERO NERO	MICHELIN PILOT SPORT PS2	CONTINENTAL SPORT CONTACT 3	BF GOODRICH G-FORCE PROFILER	GOODYEAR EAGLE F1
PREZZO	(min/max) 145-210 euro	(min/max) 141-186 euro	(min/max) 153-192 euro	(min/max) 139-185 euro	(min/max) 130-172 euro	(min/max) 125-178 euro
TEST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo	ottimo
BAGNATO	ottimo	ottimo	buono	buono	buono	buono
COMFORT RUMORE	buono	buono	buono	buono	medio	buono
ATTRITO CONSUMI	medio	medio	medio	medio	medio	medio
USURA	buono	buono	ottimo	buono	buono	buono
GOMME 225/45 R 17 W/Y	 OTTIMO	 OTTIMO	 BUONO/OTTIMO	 BUONO	 BUONO	 BUONO



I CONSIGLI DI ENRICO DE VITA

Aderenza e durata Un compromesso da tenere in conto"

PER EVITARE PROBLEMI, PERÒ, LE GOMME NON DOVREBBERO OVALIZZARSI DOPO POCHI CHILOMETRI.

pneumatici estivi-quattro stagioni?

Innanzitutto sono suddivisi in due famiglie: i pneumatici prestazionali e quelli tradizionali comunemente montati sulle utilitarie. Per i prestazionali, piuttosto larghi e bassi adatti per le auto con alte prestazioni, bisogna tener presente la tenuta di strada, cioè l'aderenza della gomma sul bagnato e sull'asciutto. Le gomme per le utilitarie sono in realtà le più difficili da valutare e quindi le più complicate da scegliere. Questo perché in primo luogo si valuta la durata del pneumatico, cioè l'usura. In secondo luogo si valuta la 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.

Ci sono qualità che tanto i prestazionali quanto i tradizionali dovrebbero avere?

Sì, almeno due: il rumore ridotto e la rotondità

dinamica. 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 con un basso rumore. Veniamo poi a quella che io definisco rotondità dinamica. La gomma nasce perfettamente circolare ma normalmente in alcune zone è più "spessa" che in altre. Con l'usura, succede che tende a scaldarsi di più proprio nella zona che ha più gomma, e qui 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. Il pneumatico, quindi, deve essere dinamicamente rotondo ovvero rimanere circolare il più possibile nel tempo. Chiaramente questa è una condizione ottimale che deve assicurare il costruttore perché il consumatore non la può valutare da sé.

Si diceva che durata e tenuta sono parametri in antitesi. Anche i giudizi dell'Adac mettono in evidenza questo rapporto inversamente proporzionale: minore usura, quindi più durata, significa minore aderenza sul bagnato?

Non necessariamente. Bisogna rendere massi-

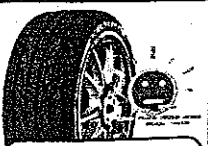

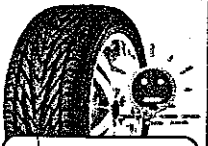
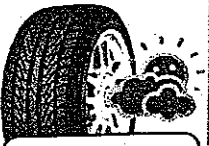
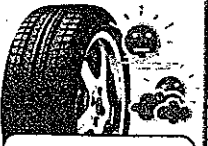

mi entrambi. Con i prestazionali è difficile percorrere più di 40mila chilometri perché hanno la mescola così tenera da aderire bene sul bagnato ma da usurarsi più facilmente. Le gomme tradizionali possono raggiungere una percorrenza anche doppia, anche se in genere la vita media è di 60mila chilometri, perché hanno un battistrada più duro.

Per uno stesso tipo di pneumatico, se dovessi scegliere tra due marche che mi garantiscono entrambe buoni livelli, 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.

Le gomme estive possono essere utilizzate in tutte le stagioni?

Sì, specie in paesi come l'Italia. Una quattro stagioni in inverno può andare bene anche a dieci gradi sotto zero, se però c'è ghiaccio la sua aderenza si riduce circa del 90 per cento. Sulla pioggia, anche a basse temperature intorno allo zero, una gomma estiva continua ad avere una buona aderenza. Un discorso che vale per tutti i pneumatici è quello dell'acquaplaning: anche il migliore dei pneumatici nuovi se incontra uno strato di acqua di 5 millimetri va in acquaplaning anche a 70 chilometri orari, e non a 120 come comunemente si crede. Ovviamente, più il pneumatico è usurato, gli incavi sono meno profondi e più è facile che il fenomeno dell'acquaplaning si verifichi a velocità ancora più basse.

RODOTTO	DUNLOP SPORT MAXX	VREDESTEIN ULTRAC	UNIROYAL RAINSPORT	SEMPERIT DIRECTION SPORT	MALOYA FUTURA SPORT W	NOKIAN Z
PREZZO	(min/max) 135-178 euro	(min/max) 124-177 euro	(min/max) 115-166 euro	(min/max) 112-167 euro	(min/max) 104-129 euro	(min/max) 130-165 euro
EST SU:						
ASCIUTTO	ottimo	buono	buono/ottimo	buono	medio	buono
BAGNATO	buono	buono	buono	medio	buono	medio
COMFORT RUMORE	buono	medio	medio	medio	medio	medio
ATTRITO CONSUMI	medio	medio	medio	medio	mediocre	medio
USURA	buono	buono	medio	ottimo	buono	medio
GOMME 225/45 R 17 W/Y	 BUONO	 BUONO	 BUONO	 MEDIO	 BUONO/MEDIO	 MEDIO