

**Speciale**

I pneumatici per le maxienduro

# CALPESTATE

Abbiamo **analizzato** le coperture più adatte alle maxi da turismo tuttoterreno. Ecco le loro caratteristiche **tecniche**, i comportamenti su strada e fuoristrada, la **durata**, il prezzo, il peso

di **Francesco Gulinelli** - Foto **Digital Photo Studio**



# TUTTO

## Gli sfidanti

**Bridgestone BW 501-502**

**Continental ContiTrailAttack**

**Dunlop TR 91 Trailmax**

**Metzeler Tourance EXP**

**Michelin Anakee 2**

**Pirelli Scorpion Trail**

Le grosse bicilindriche (o tricilindriche) da enduro tuttoterreno sono tra le moto più diffuse sul pianeta, forti della loro ecletticità

e quindi della possibilità di essere sfruttate sempre e su tanti tipi di terreno. C'è chi ci parte per il giro del mondo e chi ci va in spiaggia con le ciabatte, chi coprirà per anni il casa-ufficio in giacca e cravatta e chi coprirà migliaia di chilometri nelle regioni più impervie del pianeta. Ovvio che i pneumatici per questo tipo di cavalcatura devono soddisfare tante esigenze, dal grip nelle agili escursioni sui tornanti delle strade di montagna, alla durata nei viaggi più estremi, dall'aderenza sui fondi naturali alla maneggevolezza in città. Vi presentiamo una rassegna sufficientemente completa di quanto offre il mercato dei pneumatici per queste possenti maxi, mettendoli a confronto nelle varie tipologie di utilizzo, e proponendovi una serie di dati rilevati in modo che ognuno di voi se ne possa fare un'idea il più completa possibile.

Per la prova la moto scelta non poteva non essere la BMW R 1200 GS, best seller internazionale, regina delle classifiche di vendita. Logico quindi interessarsi a cosa propone il mercato per calzare a dovere una moto caratterizzata da scelte ciclistiche assolutamente peculiari.

Ci siamo concentrati sui prodotti delle principali Case di pneumatici più aderenti alla filosofia di questa moto, con una vocazione prettamente stradale ma studiati anche per percorrere qualche sterrato non impegnativo. ■

## BRIDGESTONE BATTLE WING 501-502

# Portami dov'è **più sporco**

### Come sono fatti

Le Battle Wing, 501 è l'anteriore, 502 il posteriore, presentano una tassellatura molto marcata per ottimizzarne il comportamento anche sugli sterrati leggeri. La forma dei tasselli è studiata per ridurre al minimo il rumore di rotolamento a tutto vantaggio del comfort di marcia. La Casa delega più alla morbidezza della mescola che alla effettiva quantità di gomma a terra il grip su asfalto. La sostanziosa percentuale di silice nella mescola garantisce una sufficiente elasticità anche alle basse temperature tipiche della guida su fondi bagnati. La carcassa è particolarmente rigida in modo da resistere a sollecitazioni importanti e caratterizzata dalla costruzione MSB (Mono Spiral Belt) che dovrebbe garantire capacità di smorzamento delle asperità e costanza dimensionale, e quindi costanza di comportamento, a tutte le velocità di rotolamento.

### Come vanno

Caratterizzate da una carcassa estremamente rigida, hanno richiesto tanto "olio di gomito" per essere tallonate a dovere sul cerchio. I raggi callettati sul bordo esterno del cerchio per utilizzare pneumatici tubeless non aiutano, come un po' di intralcio lo crea anche il voluminoso sensore di pressione in prossimità della valvo-



la. Il pneumatico è concepito per assicurare grip principalmente attraverso il lavoro dei tasselli che sotto sollecitazione si deformano visibilmente, mentre la carcassa, rigidissima, assicura un sostegno impressionante.

Ci siamo sbizzarriti a lavorare sulle pressioni di gonfiaggio e il test ha dato ragione alle nostre impressioni: anche con valori ben diversi da quelli consigliati il comportamento della moto non è cambiato in maniera significativa. Il profilo dei pneumatici non è pensato per garantire agilità, quanto un comportamento uniforme e prevedibile. Il profilo del posteriore è molto aperto, in questo modo la massima superficie di appoggio

è garantita soprattutto alle medie inclinazioni, esagerando con l'inclinazione si arriva in fretta a lavorare sul bordo del posteriore senza peraltro avvertire perdite di aderenza anche quando si aggredisce il comando dell'acceleratore.

La coppia consistente del boxer stressa il battistrada in maniera consistente con segni di usura marcati sul bordo dei tasselli. Discorso diverso per l'anteriore con un profilo anche troppo appuntito con l'estremità delle spalle che difficilmente arriverà a contatto con l'asfalto. La mescola d'altronde è quella giusta per avere grip in ogni circostanza, ottimo in particolar modo sulle strade sporche di sale e sabbia tipiche del periodo invernale. Prevedibilissimo anche il comportamento sul bagnato. Buono il comfort di marcia con ridotta rumorosità e una andatura stabile alle alte velocità anche con il passeggero a bordo. Nella norma il comportamento in fuoristrada leggero, con una buona direzionalità anche sulle sconnessioni profonde. ■



### Le misure

ANTERIORE	100/90-19" TT 57 H
	110/80-19" TL 59 V H
	90/90-21" TT-V TL-H TT-V 54
POSTERIORE	130/80-R17" TL - TT 65 H
	140/80-R17" TL - TT 69 V
	150/70-D17" TL 69 H - V

## CONTINENTAL CONTI TRAIL ATTACK

# Che pieghe **sul bagnato!**

### Come sono fatti

I tecnici hanno lavorato su una tecnologia adottata su diverse tipologie di pneumatici. La mescola "Black Chili" utilizza silice e oli catalizzatori in grado di uniformare la struttura molecolare riducendo le discontinuità e aumentando le proprietà elastiche e l'insensibilità agli sbalzi termici. Alla ricerca di uniformità di comportamento, si punta sul Continuous Compound, una mescola unica per spalle e centro battistrada, ma con resa differente grazie alla procedura di vulcanizzazione. L'obiettivo è coniugare resa chilometrica e l'aderenza in curva senza bruschi cambi di comportamento all'aumentare dell'angolo di piega.

### Come vanno

Sono di primo equipaggiamento sulla GS assieme alle Metzeler, rispetto alle quali rendono ben diverso

il comportamento della moto. Continental offre un prodotto che rende molto piacevole la fase di discesa in piega, lineare anche se non velocissima. Il pilota quindi non deve ritardare l'entrata in curva, in compenso si raggiunge sempre il giusto angolo di inclinazione senza necessità di correzioni. Bene anche la marcia ad alta velocità in rettilineo e nei lunghi curvoni in appoggio, tanta stabilità ed anche ottima insonorizzazione per via di intagli che limitano la rumorosità. Il grip è eccellente sull'asciutto ma soprattutto sul bagnato con un posteriore perfetto.

L'anteriore richiede un po' di carico per rendere al meglio, ma infonde sicurezza perché fa ben sentire cosa sta succedendo. In effetti sono molto simili come comportamento ai Pirelli, questi ultimi preferibili sull'asciutto, i Continental invece sul bagnato. Rispetto ai Pirelli forse bisogna forza-

re leggermente di più sul manubrio per chiudere al meglio le traiettorie. Simile fra le due Case anche la scelta dei profili, con il battistrada anteriore e posteriore che si usura fino al bordo estremo e senza segni di deterioramento. Le Conti Trail Attack hanno mostrato un consumo di battistrada ridottissimo. Volendo più grip sull'asciutto, ma non se ne vede la ragione, ancora più stradali sono le Road Attack2. Se si vuol cercare un neo alle Trail bisogna avventurarsi per strade rovinare con abbondante brecciolino, dove le scanalature, soprattutto al posteriore, non si sono rivelate particolarmente efficaci nello smaltimento. Ne segue una usabilità limitata in fuoristrada dove ci si trova per le mani una moto sincera e mai nervosa, ma con un grip più limitato. Giudizio di quasi eccellenza comunque per un pneumatico che si adatta a stili di guida molto diversi. ■

### Le misure

ANTERIORE	110/80-R19" M/C 59V TL CTA
	100/90-19" M/C 57H TL CTA
	90/90-21" M/C 54S TT CTA
	90/90-21" M/C 54H TL CTA
	90/90-21" M/C 54V TL CTA
POSTERIORE	130/80-R17" M/C 65H TL CTA
	140/80-R17" M/C 69V TL CTA
	140/80-R17" M/C 69H TL CTA
	150/70-R17" M/C 69V TL CTA
	150/70-R18" M/C 70V TL CTA



### DUNLOP TR 91 TRAILMAX

# Stabilità ovunque

## Come sono fatti

Dunlop prevede tre prodotti per le maxienduro: lo stradalissimo Sportmax Roadsmart Trail, con intagli tipo Sport Touring, il tassellato Trailmax e il Trailmax TR91, prodotto intermedio per un utilizzo prevalentemente stradale, ma in grado di affrontare anche un minimo di sterrato. Presentato nel 2010, nasconde una carcassa realizzata con una cintura in acciaio (Flex Steel - Joint Less Belt) disponibile solo nelle misure radiali, soluzione normalmente adottata per pneumatici stradali ad alte prestazioni. Un occhio di riguardo per l'ambiente con la miscela del battistrada AOF (Aromatic Oil Free: senza oli aromatici), per limitare il deposito di sostanze inquinanti, presenti comunque resine trattive e soprattutto l'immane silice, fondamentale per garantire flessibilità e grip a basse temperature e in presenza di acqua.

## Come vanno

Rigidissime di carcassa, come da tradizione della Casa, esibiscono un profilo a campana, presupposto per un comportamento stradale che privilegia la stabilità sulla maneggevolezza. In effetti fin dai primi chilometri si apprezza una eccellente rigidità direzionale sia nella marcia rettilinea che in piega, la moto risulta sempre stabile e precisa, ma di contro, e non poteva essere altrimenti, si perde qualcosa in maneggevolezza e per essere rapidi nei cambi di direzione è necessario lavorare di braccia. In queste operazioni d'altre si può forzare senza ritegno, sicuri di avere risposte omogenee e mai nervose, anche negli atterraggi dalle impennate (perché la GS impenna, eccome!) il manubrio non ha

mai manifestato segni di nervosismo. Aumentando poi l'angolo di piega i Dunlop si distinguono per un grip enorme che invita a cercare velocità di percorrenza sempre maggiori forti del fatto che il battistrada sembra non finire mai! In effetti anche con pieghe a fil di pedana rimane ancora un minimo di battistrada vergine a dimostrazione che abbandonando ogni cautela si potrebbe osare ancora di più. Il limite più grande di questa copertura? La carcassa estremamente rigida non restituisce un gran feedback tant'è che ci sentiamo di consigliare, soprattutto all'anteriore, una pressione leggermente inferiore a quella consigliata, per sentire lavorare maggiormente il pneumatico.

Ad ogni modo, lo ripetiamo, non abbiamo mai avvertito perdite di aderenza sia con andature furiose

su asfalto asciutto pulito, sia, seppure con qualche cautela in più, sullo sporco e sul bagnato. Il test in fuoristrada ci ha riservato poi una bella sorpresa, chiaramente non si può contare su un grip esagerato visto la tassellatura appena accennata, ma piace tanto la prevedibilità di comportamento nonché la facilità con cui si riesce a mantenere la linea, nonostante il limitato rigore direzionale del Telelever della GS. ■

## Le misure

ANTERIORE	90/90-21" 54H TL 622520
	100/90-19" 57H TL 622499
	110/80-R19" 59V TL 622498
POSTERIORE	130/80-R17" 65H TL 622495
	140/80-R17" 69H TL 622496
	150/70-R17" 69V TL 622497





## METZELER TOURANCE EXP

# Campioni di agilità

### Come sono fatti

Sul mercato ormai da qualche anno, è pensata per l'utente di enduro che batte quasi esclusivamente strade asfaltate. Ne segue una tassellatura più per il drenaggio dell'acqua che per aggrapparsi sullo sterzo. Che sia un prodotto per moto di grandi prestazioni lo dice la struttura con carcassa dell'anteriore con cintura in acciaio a 0°, soluzione raffinata che garantisce rigidità e precisione direzionale ad alta velocità.

### Come vanno

Le Tourance EXP sono primo equipaggiamento per la GS assieme alle Continental. Da anni ci avevano stupito per le eccellenti doti dinamiche su enduro portate alla guida sportiva, e logico aspettarsi un comportamento simile sulla BMW. Non sono andate deluse le aspettative con doverose precisazioni. La moto risulta agilissima in tutte le circostanze, con l'anteriore che nei cambi di direzione è di una velocità disarmante, addirittura serve accortezza nelle svolte a gas aperto perché appena l'anteriore si alleggerisce le reazioni diventano impegnative. Insistendo nella piega poi si avverte la "fame di curve" delle EXP, che letteralmente tirano giù la moto in maniera addirittura eccessiva, in special modo nei tornanti

più stretti. A bassa velocità la moto è anche troppo svelta e potrebbe mettere in difficoltà chi gradisce una guida rilassata e armoniosa. Non le consigliamo al tranquillo motociclista, ma sono il prodotto adatto per chi usa la GS per andare a caccia di supersportive! Non a caso le Tourance EXP fanno agile la sorellona Adventure con valigioni e megaserbatoio colmo. L'indole di questi pneumatici è ulteriormente confermata dai passaggi sulle frequenti scanalature longitudinali che solcano le nostre strade: non è raro perdere la linea impostata con l'anteriore che letteralmente segue i solchi. Stesso discorso in fuoristrada dove servono braccia forti per mantenere la linea desiderata e contrastare le reazioni dello sterzo. Qualche perplessità anche sulla conformazione del profilo del pneumatico posteriore, se infatti l'anteriore viene utilizzato per intero, è impossibile invece chiudere il posteriore con il bordo che rimane immacolato anche dopo pieghe importanti. Ne segue un'usura poco omogenea del battistrada con un rischio tutt'altro che remoto di scalinare la gomma pregiudicando il feeling in piega. Altissimo invece il livello di grip offerto su strade asciutte e pulite, e ottimo è forse un termine riduttivo per definire il grip sul bagnato

anche a temperature sotto zero. Apprezzabilissima anche la capacità di espellere il temibile brecciolino. Un po' più di accortezza invece, ma si tratta poi di assecondare il buon senso, su asfalto sporco di sale e polvere. Da segnalare la sensibilità del pneumatico anteriore all'assetto: con poco precarico molla al posteriore, quindi con una ciclistica seduta, in uscita di curva si avverte una certa tendenza ad allargare; alzando invece il posteriore, con l'ESA è facile, la moto chiude molto meglio la traiettoria anche insistendo con l'acceleratore. Ottima la propensione al turismo veloce, con un più che discreto comfort di marcia anche ad altissima velocità e a pieno carico. ■

### Le misure

ANTERIORE	110/80-R19" M/C 59V TL
	100/90-19" M/C 57H TL
	100/90-19" M/C 57S
	90/90-21" M/C 54S
	90/90-21" M/C 54V TL
POSTERIORE	150/70-R17" M/C 69V TL
	130/80-17" M/C 65S
	130/80-R17" M/C 65H TL
	130/80-R17" M/C 65S TL
	140/80-R17" M/C 69V TL
	120/90-17" M/C64S

## MICHELIN ANAKEE 2

# La leggerezza

### Come sono fatti

Profusione di tecnologia con soluzioni derivanti anche dalle competizioni. La mescola del battistrada è completamente sintetica: MRSE (Michelin Racing Synthetic Elastomers), è il composto che rimpiazza la gomma naturale per aumentare il grip. Tanta chimica anche per le resine HTSC, High Tech Synthetic Compound, che si amalgamano a una cospicua percentuale di silice con tecnica detta C-RAO (Compounds-Racing Optimization) quale corretto dosaggio degli ingredienti. Il pneumatico, da tradizione della Casa, punta tutto sulla resa chilometrica e sul grip su asfalto bagnato.

### Come vanno

Segnano un deciso passo in avanti rispetto al modello precedente, con le stesse caratteristiche strutturali,

ma un comportamento globalmente superiore. La caratteristica principale che li differenzia da tutte le concorrenti, è la carcassa estremamente flessibile, sia in senso radiale che in senso laterale. Conseguenza diretta lo stretto legame fra comportamento e pressione di gonfiaggio. Assolutamente necessario rispettare le pressioni suggerite, 2,5 bar all'anteriore e 2,9 bar al posteriore, e meglio un paio di decimi in più piuttosto che in meno, diversamente si perde molto a livello di fluidità in fase di discesa in piega. Carcassa morbida significa anche buon comfort di marcia con le piccole asperità ben assorbite e la netta sensazione di viaggiare sul velluto. Il profilo poi permette una marcia rettilinea imperturbabile con rigore direzionale a tutte le andature. A turbare l'idillio solo il rumore di rotolamento per i tasselli molto definiti e



### Le misure

ANTERIORE	100/90-19" M/C 57 H TL/TT
	110/80-R19" M/C 59 H TL/TT
	110/80-R19" M/C 59 V TL/TT
	90/90-21" M/C 54 S TL/TT
	90/90-21" M/C 54 H TL/TT
	90/90-21" M/C 54 V TL/TT
POSTERIORE	120/90-17" M/C 64 S TT
	130/80-R17" M/C 65 S TL/TT
	130/80-R17" M/C 65 H TL/TT
	140/80-R17" M/C 69 H TL/TT
	150/70-R17" M/C 69 H TL/TT
	150/70-R17" M/C 69 V TL/TT

i canali di drenaggio ampi che però permettono l'ottima evacuazione di fango e brecciolino.

Sono coperture per il mototurista che magari non disdegna qualche estemporanea escursione lungo strade bianche, meno indicate per chi è uso forzare il ritmo con azioni brusche su freni ed acceleratore e decise discese in piega. E si apprezza una grande maneggevolezza, soprattutto nel traffico. Infatti i cambi di direzione si eseguono con uno sforzo ridottissimo, e qui le Michelin sono forse le migliori, agili come le Metzeler, ma più gestibili dall'utente meno smalzato. Il merito va ad un profilo tranquillo, svelto per le piccole inclinazioni e meno incline ad angoli più arditi, e anche alla leggerezza dei pneumatici, che riduce leggermente gli effetti giroscopici. La mescola del battistrada non fa eccellere il grip sull'asciutto, ma è premiante sul bagnato. Ottima la comunicatività che permette al pilota di avere chiaro l'effettivo grip disponibile. Bene anche su fango e sterrato leggero, con reazioni mai brusche e incontrollabili. ■





## PIRELLI SCORPION TRAIL

# Una perfetta **sintonia**

### Come sono fatti

Successori degli MT90 S/T, si caratterizzano per il passo del disegno base del battistrada molto lungo tant'è che si ripete solo quattro volte lungo la circonferenza. L'idea è coniugare un prodotto sport touring con uno da enduro. Gli incavi hanno larghezza variabile per ottimizzare l'efflusso anche di spessori consistenti di acqua, la miscela è differenziata tra anteriore e posteriore, quest'ultimo caratterizzato da una elevatissima percentuale di silice, il 70%. Le Scorpion Trail, come spesso accade per questa tipologia di prodotti, sono disponibili con carcassa tradizionale a tele incrociate per le enduro più specialistiche, o come in questo caso, con carcassa radiale per le più pesanti e potenti. Sulle radiali con cintura d'acciaio a zero gradi, la spira viene avvolta con un passo più stretto sulle spalle e più distanziato al centro, per garantire precisione in curva e stabilità in rettilineo.

### Come vanno

Lo Scorpion Trail già ci aveva convinto sia sugli enduro che sui "motardoni" oggi in voga. Questo ulteriore test si è rivelato un trionfo. Sia a livello di prestazione pura che a livello di feeling di guida ci ha a dir poco con-

quistati. Il valore aggiunto potrebbe essere una carcassa che per profilo e rigidità si coniuga alla perfezione con la particolare ciclistica della GS. Il giusto compromesso fra agilità e stabilità si traduce in una discesa in piega adeguatamente rapida, ma soprattutto lineare: è intuitivo indovinare la corretta inclinazione per affrontare la curva. Rapida anche la fase di risalita. Ma dove gli Scorpion hanno convinto di più è nella massima piega: sia scarichi che con valigie e passeggero, l'anteriore garantisce un feeling eccellente, e forzando è possibile avvertire l'approssimarsi del limite.

Si potrebbe chiedere ancora più grip? Forse sì, ma non vorremmo poi rinunciare al feeling fornito. In uscita di curva si può accelerare con decisione, senza paura di perdere aderenza e senza necessità di correggere di manubrio. L'usura del battistrada fornisce una ulteriore prova: anteriore e posteriore si chiudono quasi alla pari, sintomo di compatibilità perfetta fra dimensioni dei pneumatici e larghezza dei canali dei cerchi. La miscela del battistrada collabora all'esito del test: ottimo il grip sull'asciutto, anche con asfalto sporco, e più che buono anche sul bagnato dove abbiamo preferito il com-

portamento dell'anteriore rispetto al posteriore. Il degrado del battistrada appare decisamente uniforme senza abrasioni evidenti sul bordo dei tasselli del pneumatico posteriore. È possibile un fuoristrada leggero, con discreti risultati sui terreni più duri, ma la vocazione di questo prodotto è prettamente stradale, con ottimi riscontri di comfort e assorbimento asperità a tutte le andature. ■

### Le misure

ANTERIORE	120/70-ZR17" M/C 58W TL
	100/90-18" M/C 56P TL
	100/90-19" M/C 57H TL
	100/90-19" M/C 57S
	110/80-R19" M/C 59V TL
	90/90-21" M/C 54H TL
	90/90-21" M/C 54S
POSTERIORE	90/90-21" M/C 54V TL
	120/90-17" M/C 64S
	130/80-17" M/C 65P TL
	130/80-17" M/C 65S
	130/80-R17" M/C 65H TL
	140/80-R17" M/C 69V TL
	150/70-R17" M/C 69V TL
	160/60-ZR17" M/C 69W TL
	190/55-ZR17" M/C 75W TL
	150/70-R18" M/C 70V TL



## LE TECNICHE

### Un designer per i tagli

Tutti i prodotti presentano carcassa radiale, si differenziano poi per il design del battistrada, dove anche il designer ha messo mano per accattivarsi l'utente finale. Cinque prodotti sono accomunati da carcasse molto rigide, rigidissime nel caso di Bridgestone e Dunlop, voce fuori dal coro Michelin con una struttura estremamente flessibile e leggera.

## LA PAGELLA

Grip asciutto
Grip bagnato
Grip asfalto sporco
Fuoristrada leggero
Feeling alla massima inclinazione
Stabilità
Agilità
Prezzo

## LE SCHEDE TECNICHE

## Le misure reali, il peso e il battistrada

In questa tabella riassumiamo le misure vitali di ogni pneumatico testato. Le misure lineari sono espresse in millimetri, il peso in chilogrammi. La larghezza del pneumatico in tutti i casi poco si discosta dalla misura nominale (110 mm all'anteriore e 150 mm al posteriore).

La misura di sviluppo si riferisce all'arco del battistrada: valori alti indicano un pneumatico che garantisce una maggiore superficie di appoggio e viceversa. La circonferenza di rotolamento mostra quanto in effetti è grande un pneumatico, informazione non trascurabile perché determina l'altezza da terra anteriore e posteriore del veicolo quindi il suo assetto di marcia. Dalla dimensione del pneumatico posteriore dipende anche l'effettivo rapporto

di trasmissione finale, a diametri maggiori ovviamente corrispondono rapporti più lunghi.

La vocazione a macinare chilometri su moto molto potenti si riflette sulla profondità dei battistrada: per garantire un chilometraggio accettabile in tutti i casi i canali del posteriore sono molto più profondi rispetto all'anteriore, e ovviamente con più gomma al centro e meno ai lati. Ne segue che il grip meccanico è legato anche alla flessibilità dei tasselli ed è quindi destinato a variare all'aumentare dell'usura. Le misure effettive dei pneumatici sono simili per tutti i prodotti, Michelin a parte. Le coperture francesi sono quelle più leggere e più strette, dotate di una carcassa molto elastica e di scanalature decisamente larghe.

		<b>Bridgestone</b> BW 501-502	<b>Continental</b> ContiTrail/Atiak	<b>Dunlop</b> TR 91 Trailmax	<b>Metzeler</b> Tourance EXP	<b>Michelin</b> Anakee 2	<b>Pirelli</b> Scorpion Trail
ANTERIORE 110/80	larghezza (mm)	107	108	103	109	103	110
	sviluppo (mm)	140	139	139	140	137	140
	circonferenza rotolamento (mm)	2063	2070	2065	2063	2062	2065
	profondità battistrada*	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	5,0
	peso (kg)	5,2	5,0	5,2	5,1	4,8	5
POSTERIORE 150/70	larghezza (mm)	149	151	150	151	148	149
	sviluppo (mm)	183	189	185	184	175	185
	circonferenza rotolamento (mm)	2023	2018	2023	2020	2003	2018
	profondità battistrada*	8,5	8,5	8	9	7,5	8
	peso (kg)	7,3	7,1	7,1	7,1	6,7	6,9

\* Il valore si riferisce alla parte centrale del battistrada, sui fianchi la profondità è minore.

	BRIDGESTONE	CONTINENTAL	DUNLOP	METZELER	MICHELIN	PIRELLI
	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★
	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★
	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★
	★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★