



VOGLIA DI NEVE CATENE, CALZE O INVERNALI?

DI VALERIO BONI FOTO DI ALESSIO BARBANTI

La migliore 4x4 non basta, per la sicurezza serve aderenza. Non per partire, ma per curvare e fermarsi. Il nostro test dimostra che le gomme invernali sono le più affidabili. Non solo sui fondi innevati

La convinzione che un'auto a trazione integrale sia la soluzione ideale per procedere su una strada innevata è una tra le più infondate. Senza la possibilità di scaricare a terra la trazione, anche la più tecnologica delle sport utility deve arrendersi. Soprattutto quando si tratta di frenare o di entrare in

curva. Con le gomme convenzionali, quelle «estive», una 4x4 non è molto più sicura di una citycar, anzi. Ecco allora che diventa necessario attrezzarsi con i caratteristici sistemi antineve. Alle note catene, oggi disponibili anche nelle versioni a «ragno», più rapide e pratiche da montare, e ai

pneumatici invernali si sono aggiunte negli ultimi anni le «calze», copripneumatici in tessuto che hanno lo scopo di migliorare l'aderenza. Ognuna di queste soluzioni ha pregi e difetti. Le catene richiedono una buona manualità e devono essere smontate appena si esce dal terreno innevato, per non

DUE COSE DA RICORDARE

I pneumatici invernali sono a tutti gli effetti equivalenti alle catene. Quindi se su una strada è presente il cartello di obbligo di catene montate, la si può percorrere tranquillamente anche con coperture invernali. Bisogna poi ricordare che il Codice della strada consente di montare pneumatici invernali (solo questi) con indice di velocità inferiore a

quello omologato. Se un'auto usa gomme con codice V, per velocità fino a 240 km/h, possono essere sostituite con quattro H, fino a 210 km/h. Ma questa opportunità è superata; l'evoluzione ha portato a realizzare invernali da supercar, come i Pirelli Winter Sottozero Serie II (nella foto) W210/W240 e W 270. Per correre sulla neve a 270 all'ora!





rovinarle e per non danneggiare l'auto. Le calze si montano in pochi secondi, ma bisogna fare attenzione a non far pattinare le ruote, altrimenti si strappano e l'auto non avanza più. I pneumatici invernali, infine, sono più costosi, ma assicurano altri vantaggi. Non sono infatti gomme da neve, ma coperture per i mesi freddi. Sono sicure sull'asfalto asciutto o bagnato e, in caso di neve, l'auto è già pronta a proseguire il viaggio senza ulteriori interventi. E rappresentano la soluzione più sicura. Cronometro e metro alla mano, abbiamo messo alla prova tutte le soluzioni, in test di accelerazione e di frenata. La pagella finale parla chiaro. Senza pneumatici invernali una 4x4 sulla neve non ha molte possibilità.

I SISTEMI ANTINEVE A CONFRONTO



CATENE

I sistemi classici o i «ragni» a montaggio rapido sono sempre i preferiti dagli italiani. Garantiscono trazione nelle partenze in salita, tuttavia per ottenere risultati accettabili in tutte le condizioni bisognerebbe montarne quattro. Due non bastano, perché la differenza di aderenza tra l'asse sul quale sono montati e l'altro è accentuata. Il compromesso migliore si ottiene montando le catene davanti (scelta obbligata sulle trazioni anteriori), con una buona direzionalità. Ma in frenata e in curva la coda «scappa».



CALZE

Sono la soluzione più nuova e pratica, ideali per chi non se la sente di imparare a montare le catene. Leggere e poco ingombranti, si montano rapidamente senza rischiare di commettere errori. Su una vettura a trazione integrale si possono montare sulle ruote anteriori o posteriori. Se sono installate dietro si ottengono migliori tempi di accelerazione, ma viene a mancare la direzionalità. Se sono montate davanti, lo sterzo risponde meglio, tuttavia è facile perdere la coda, in curva o in frenata.



INVERNALI

Quattro pneumatici invernali trasmettono innanzitutto la percezione di sicurezza sulla neve. Con questo tipo di coperture (consigliate con temperature inferiori a 7°C) si apprezza un equilibrio che le altre soluzioni non possono dare. L'aderenza è costante su entrambi gli assi, anche se le reazioni non possono essere le stesse che si provano su asfalto asciutto. In accelerazione, in frenata e in curva i sistemi elettronici di controllo lavorano in modo più regolare, ma si sente anche che la miscela e le lamelle sul battistrada aggrediscono la neve.



ESTIVI

Con l'ausilio dei controlli elettronici di trazione, le partenze su strada piana con fondo innevato possono essere accettabili. Ma la sensazione che si prova alla guida è tutt'altro che rassicurante. In salita, poi, si procede a fatica, con i controlli che intervengono continuamente. Entrare in un tornante diventa un'impresa, a causa della tendenza dell'auto ad andare dritta. E in discesa va peggio. Se si vogliono evitare danni non si possono superare i 20 km/h. In frenata, infine, gli spazi si allungano a dismisura.

I rilevamenti con calze e catene sono stati effettuati montando questi sistemi prima sulle ruote anteriori, poi su quelle posteriori



	Estivi	Calze anter.	Calze post.	Catene ant.	Catene post.	Invernali
Accelerazione con DTC						
Tempo	11"34	9"68	9"21	9"64	9"18	8"62
Velocità uscita km/h	65	66,5	68	64	65	70
DTC disinserito step 1						
Tempo	11"62	10"30	9"05	9"29	9"02	8"53
Velocità uscita km/h	61	67	68	65	67	71,5
DTC disinserito step 2						
Tempo	-	9"92	9"12	9"00	8"76	8"38
Velocità uscita km/h	-	63	69	66	68	71,5
Frenata a 50 km/h						
Metri	32,4	25,4	27,6	16,1	22,4	12,8

Le prove sono state effettuate utilizzando una BMW X3 2.5. I test di accelerazione sono stati effettuati con il cambio automatico in posizione D, accelerando a fondo e provvedendo a disinserire progressivamente i controlli elettronici DTC. Nella frenata è stato mantenuto attivo l'ABS.