

**E le catene?  
SICUREZZA AL TOP E MONTAGGIO AGEVOLE**



Se il gioco si fa veramente duro le catene fanno ancora la differenza

• Nelle condizioni d'innnevamento più difficili (o nel caso in cui non siano stati montati i pneumatici invernali) può essere necessario ricorrere alle catene. Con l'eccezione delle Suv più brillanti e «automobilistiche», dotate di gomme extralarge e assetto sportivo, e diversamente da quanto accade su molte vetture tradizionali, le 4x4 sono facilmente catenabili. Ciò perché, per la stessa natura della vettura, lo spazio tra ruote e parti delle sospensioni è abbondante, consentendo di accogliere senza interferenze le maglie delle catene. Anche il montaggio è solitamente piuttosto agevole, una volta studiate le istruzioni, grazie all'ampiezza della luce libera tra pneumatici e parafranghi. Il problema, semmai, è un altro: le catene per Suv

e fuoristrada sono più difficili da reperire delle altre. Solo di rado sono presenti nell'assortimento dei centri commerciali, obbligando il potenziale acquirente a rivolgersi ai negozi di autoaccessori, ai gommisti o alle stesse concessionarie. Neppure il prezzo è lo stesso delle catene per auto: quelle per le 4x4 sono più robuste e pesanti e a produzione limitata, tutti elementi che implicano il rialzo dei prezzi. Una maggiore spesa che, però, viene ampiamente ripagata dalla sicurezza garantita. Infine, per sapere se vanno montate sulle ruote anteriori o posteriori (o - in casi eccezionali - su tutte) è necessario consultare il libretto d'uso della vettura. La diversità degli schemi di trazione adottati non consente di fornire indicazioni generali.

anche in regola ove siano prescritte le catene o i pneumatici invernali). Se, invece, la sigla M+S non ci fosse e si trattasse, quindi, di gomme più stradali, la soglia di attenzione sarebbe necessariamente più alta.

**IL FATTORE NEVE**

Chi ritiene che sulla neve sia sufficiente la trazione integrale si sbaglia di grosso: quattro ruote motrici servono a poco senza le coperture adatte. Quel che conta veramente è il grip del battistrada, che si ottiene solo con mescole speciali, che non s'irrigidiscono alle basse temperature, e con un disegno ricco di lamelle, che «s'aggrappano» alla neve.

Entrambe queste caratteristiche sono peculiari dei pneumatici invernali che, oltre alla generica marcatura M+S, riportano sui fianchi lo Snowflake, il simbolo del fiocco di neve racchiuso nel profilo di una montagna, oppure hanno un nome che rimanda alla neve o all'inverno (winter, snow, ice eccetera).

Il top delle prestazioni nella stagione rigida (con o senza neve) si ottiene, quindi, con le vere gomme invernali, che surclassano le M+S tuttofare.

**GUARDARE PER CAPIRE**

Se, poi, con una fuoristrada vera e propria - con marce ridotte, per intenderci - si devono affrontare fango, rocce e fondi molto dissestati, è bene ricorrere a gomme con battistrada robusto e artigliato: solo così si avrà l'aderenza necessaria, diminuendo il rischio di lacerare la scolpitura.

Un'occhiata al battistrada basta, del resto, per intuirne il carattere. Tasselli pieni identificano una gomma sportiva; poche lamelle caratterizzano le coperture stradali più tranquille; intagli più diffusi le M+S tuttofare; lamellatura abbondante le invernali vere e proprie; artigli, infine, quelle per il fuori strada duro. Tenetene conto la prossima volta che andate dal gommista...