

# Guida in Montagna

**D**

a pilota ho fatto una sola gara in salita: non è certo un caso che non esistano gare in discesa: sarebbe un massacro di incidenti! Questo per la principale caratteristica della montagna: i dislivelli, ma anche il fatto che la costruzione di una strada costringe il suo percorso e lo forza a repentini e stretti cambi di direzione e tornanti stretti che appaiono all'improvviso.

Per quanto riguarda la guida ovviamente ci sono certo più curve, ma sono soprattutto in un continuo susseguirsi, una attaccata all'altra. Quindi un errore piccolo nella prima porta ad un errore più grande in quella che segue immediatamente dopo. Altro elemento da non sottovalutare è la visibilità della curva stessa che ed è più difficile intuirne lo sviluppo rispetto alla piatta pianura.

Dal punto di vista tecnico però la principale differenza l'abbiamo se la curva è in salita o in discesa. In salita la velocità in genere è minore, i freni hanno la massima efficienza, un piccolo errore di valutazione ha meno conseguenze perché già togliendo l'acceleratore l'auto tende a rallentare prima della curva molto più la sua velocità rispetto a quanto farebbe in pianura col solo freno motore. Ne consegue che piccoli errori sono più facilmente perdonati. Uno degli errori più frequenti è quello di arrivare "lunghi" al tornante (sottosterzo), e questo è facilitato dal fatto che in salita, sul nostro asse anteriore grava meno peso che invece carica maggiormente l'asse posteriore. Oppure sentiamo lo sterzo meno preciso nel portare la nostra auto sul punto di corda: comunque basta alleggerire il piede dall'acceleratore per avere una risposta più adeguata senza che questo ci metta in grave difficoltà.

Tutto cambia quando affrontiamo una discesa, specie se impegnativa. L'auto prende facilmente velocità e a volte, ce ne accorgiamo con ritardo quando la strada davanti a noi si piega in un improvviso tornante. E qui alla velocità eccessiva si aggiunge un altro problema: dobbiamo forzatamente ricorrere ai freni per rallentare ma già la natura della inclinazione stradale porta la nostra auto ad avere poco peso sull'asse posteriore. Frenando, alleggeriamo ancora il posteriore togliendo

aderenza alle ruote posteriori e se questa manovra viene fatta a volante non dritto possiamo avere una perdita di aderenza, una volgare sbandata (sovrasterzo). Questo viene favorito dal fatto che sono rari i rettilinei e quindi può capitare di dover frenare mentre stiamo affrontando una semicurva e ci appare all'improvviso la visione di un successivo tornante che ci costringe a una improvvisa frenata.

Un tempo avevamo anche drammatici problemi di freni, soprattutto per i veicoli industriali quando viaggiavano al massimo (o oltre) il carico ammesso. Oggi il problema è minore grazie al miglioramento dei veicoli ma mi è capitato anche di dover fare una perizia per un camion rimasto senza freni e senza autista (si era buttato) che ha impattato contro un pullman facendo un morto e 45 feriti. Era comunque un veicolo vecchio, come purtroppo ne circolano ancora molti sulle nostre strade come sapete benissimo voi.

Anche sulla nostra auto dobbiamo considerare il carico a bordo che, specie durante le vacanze, comprende molte persone e bagagli. Questo aumenta la tendenza dell'auto a prendere velocità da sola e allunga anche gli spazi di frenata oltre a sottoporre i freni ad un lavoro più gravoso. Da evitare di tenere il piede sempre sul freno per lungo tempo perché impedisce ogni minimo raffreddamento. Qualora si percepisse un allungamento della corsa del pedale del freno questo ci segnala che per il forte calore trasmesso dalle pastiglie al liquido dell'impianto freni, si sono create piccole bolle d'aria. A freni freddi il pedale tornerà normale ma l'aria, una volta creata nell'impianto, non sparisce del tutto. Un piccolo spurgo freni, con successivo rabbocco del liquido nella apposita vaschetta, risolve il problema.

Da ultimo ricordo la bellezza della montagna: i suoi panorami, quell'ambiente che ci piace ammirare e che ci sorprende per la sua bellezza. Che non diventi fonte di distrazione, fermiamoci quindi ad ammirarlo e godercelo nel modo migliore.

**\* Già pilota di Formula 1 e Amministratore delegato di Guidare Pilotare**