

**Guidare
Pilotare**
Siegfried Stohr

La guida con neve Test al volante e utilizzo dei sistemi ausiliari di sicurezza



Q

uando vediamo scendere la neve dalla finestra sul paesaggio cala il silenzio. Ma se ci ripariamo al calduccio c'è invece chi, in ogni condizione di viabilità, deve prestare il suo servizio e farlo in sicurezza. Dando per scontato che il veicolo è a posto con pneumatici invernali, che sono in buone condizioni, che siamo attrezzati per avere visibilità

con antigelo sul liquido lavavetro, spazzole in ordine e tutto quanto può aiutare la visibilità parliamo di neve e di ghiaccio. Neve fresca, neve bagnata, neve con corsie di passaggio magari coi bordi già ghiacciati o alti, ghiaccio, ghiaccio non visibile, strada asciutta con punti bagnati e quindi gelati. Le incognite sono tantissime e le condizioni della neve variano in fretta anche all'interno di uno stesso percorso, specie se nevica forte con veloci accumuli. Dobbiamo avere una idea dell'aderenza che sia qualcosa più di una impressione: un test di frenata progressiva, poi più decisa in pieno rettilineo a volante dritto, è già utile a farci una idea. Stesso test di può fare muovendo con prudenza il volante a dx e sn con piccoli movimenti: l'auto deve sentirli e reagire altrimenti realizziamo che i margini di intervento con lo sterzo sono minimi. In autostrada uscire o rientrare nei binari lasciati dalle auto va fatto in modo molto progressivo in modo da affrontare lo scalino con entrambe le ruote dello stesso asse. Se la salita è una incognita che ci mette in difficoltà i consigli sono quelli di essere progressivi e costanti con l'acceleratore, usare meno sterzo possibile.

Ma qui entra in gioco anche l'elettronica che impedisce il pattinamento delle ruote motrici: in qualche caso, in forti pendenze in salita, può convenire disinserirla parzialmente lasciando solo la funzione freno (DTC sulle BMW) altrimenti la coppia motrice può venire ridotta di colpo e "tagliata" creando un repentino rallentamento che può pregiudicare le opportunità di continuare con successo

la salita. Questo effetto dei sistemi antipattinamento è più marcato nelle vetture a trazione posteriore.

La discesa però è la situazione che ha un tasso di rischi molto più elevato: se in salita al massimo ci si ferma, in discesa può accedere proprio di non riuscire a fermarsi. Considerate anche la massa (peso) della vostra auto: oggi 1.500 Kg. Sono una massa che se inizia a scivolare su ghiaccio è difficile da arrestare.

Quindi fate preventivamente il test frenata (sentite l'ABS che lavora) dove la discesa è poco accentuata; può essere preferibile scendere con una marcia bassa ma utilizzando anche spesso il freno per impedire all'auto di prendere velocità (parliamo di discese a rischio effettuate a velocità molto bassa). In condizioni estreme ci si può affidare all'HDC che gestisce la velocità di discesa (BMW ha Hill Descent Control).

Da ricordare che tutti gli indubitabili vantaggi che la trazione integrale ci offre in salita e anche in pianura, si annullano di colpo in discesa dove siamo appesi ai nostri freni, ai nostri pneumatici e alla loro aderenza.

Un ulteriore pericolo è rappresentato da fondo ghiacciato non immediatamente visibile: per questo l'indicatore che ci segnala il pericolo di ghiaccio quando la temperatura scende sotto i 3° è un allarme da considerare.

Spesso la neve ci pone anche problemi di visibilità: neviccate intense, vetri che si appannano sono rischi apparentemente banali ma da non sottovalutare. Ma mentre chi è fuori per ragioni di servizio dovrà operare in ogni condizione, chi si deve mettere in strada con condizioni critiche dovrebbe sempre valutare altre opportunità di mobilità rispetto al viaggio in auto.

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