



SICURI

ANCHE

SUL GHIACCIO

Controlli elettronici sulla trazione, pneumatici invernali e capacità del pilota. Sono gli elementi che danno sicurezza quando si guida sulla neve

di Emanuele Elli

Per raggiungere piste imbiancate di fresco e candidi panorami mozzafiato occorre destreggiarsi tra strade ghiacciate e vie asfaltate coperte di fango e neve. Una situazione che non diverte nessun guidatore ma che, con alcuni accorgimenti, può essere affrontata senza stress. Occorre accettare il fatto, però, che, quando il fondo si fa scivoloso e l'aderenza è messa a rischio, i fattori veramente determinanti sono la presenza delle gomme invernali e l'abilità del pilota, intesa come l'insieme di conoscenze e di capacità istintive di reagire all'imprevisto. E le tecnologie? Danno il loro contributo, naturalmente, permettendo di agire su alcuni parametri, per esempio rendendo meno aggressiva

la risposta del motore, o alzando la soglia d'intervento del controllo di stabilità o dell'Abs. Ecco quali sono le più utili da conoscere e da avere.

AUTOMATICO MA NON TROPPO

Il cambio automatico, ormai sempre più diffuso, ha delle controindicazioni evidenti in caso di guida sulla neve. Per questo c'è da credere che la sua diffusione sarà accompagnata sempre più dalla presenza di uno speciale setting neve, contraddistinto spesso da un tasto con la lettera W, che ha la funzione di far partire l'auto in seconda, di cambiare marcia più lentamente e a un regime inferiore per favorire l'uso dei rapporti più lunghi.

Sotto, la spia del sistema Terrain Response di Land Rover indica che è inserita la configurazione per i terreni bagnati, ghiacciati o innevati.

7 CONSIGLI PER RIMANERE... SEMPRE FREDDI

Pilota di rally e istruttore di guida sul ghiaccio, Tobia Cavallini svela a *Class* trucchi e consigli per cavarsela anche nelle condizioni più difficili.

1. In un aggettivo, come si guida sulla neve?

Più dolcemente possibile.

2. Di che cosa non faresti mai a meno per guidare sulla neve?

Delle gomme termiche. Senza, anche le tecnologie sono inutili.

3. Guidare con il cambio automatico è un vantaggio?

Con il cambio manuale si ha una padronanza migliore della situazione, ma gli automatici di ultima generazione, con la funzione snow, sono ottimi.

4. Meglio disattivare l'Abs in caso



di strade innevate?

In presenza di ghiaccio l'Abs rischia spesso di impazzire, perciò è importante accompagnare la frenata con dolcezza,

cercando, dove possibile, le zone con più aderenza per frenare.

5. È vero che è meglio procedere con una marcia superiore a quella che useremmo normalmente?

Per avere minor slittamento possibile ben venga la marcia superiore, anche

per diminuire le possibilità di trasferimenti di carico repentini.

6. Dove possibile, è meglio procedere nei solchi creati?

Sì, i binari aiutano a mantenere con più facilità la traiettoria giusta.

7. Quando è meglio percorrere una curva con la marcia in folle?

Fare una curva in folle è quasi sempre sbagliato. Nel caso in cui la vettura accusi un sottosterzo, però, la frizione abbassata toglie la motricità che diversamente ci porterebbe verso l'esterno.

UN LASER PER SCRUTARE IL FONDO

Un altro apporto fondamentale alla sicurezza e al piacere di guida sulla neve è legato all'evoluzione della trazione integrale permanente che già oggi, nei sistemi più evoluti, è in grado di spostare la coppia anche su una singola ruota concentrando dunque la trazione laddove i differenziali suggeriscono che c'è più bisogno in un tempo misurabile in millisecondi. Ogni grande casa automobilistica ha la sua declinazione della trazione integrale permanente; quella di Land Rover si chiama Terrain Response e, nel concept

Sopra, Tobia Cavallini, 43 anni, empoiese, pilota di rally e istruttore della Speed Control, scuola leader per i corsi su neve e ghiaccio.
www.tobiacavallini.com

Discovery Vision che la casa inglese ha mostrato qualche mese fa a dimostrazione delle tecnologie che intende applicare sui modelli del prossimo futuro, questo sistema è supportato dal Laser Terrain Scanning, un insieme di sensori e fotocamere installati nei gruppi ottici e sul fondo della vettura. Questi permettono di stabilire con esattezza le condizioni del terreno, calcolando in tempo reale la profondità della neve, lo spessore di una pozzanghera, la presenza di acqua ma anche di ghiaia o sabbia, e adeguando immediatamente il sistema di controllo della motricità.

GOMME INVERNALI A PROVA DI SCIVOLONI



1 MICHELIN Alpin 5. Un intaglio più profondo, un maggior numero di lamelle e più superficie a contatto con la strada, per migliorare sicurezza e guidabilità.

2 BRIDGESTONE Blizzak LM001. Per auto compatte e medie, è l'ultimo arrivato di una gamma al top, eccellente per tenuta anche su fondi asciutti.

3 CONTINENTAL WinterContact TS 850 P. Per auto veloci e Suv, il nuovo design della spalla interna assicura il piacere di guida anche su fondi difficili.