

VIA! 01/12/2008

viva!

Rivista per i soci dell'Automobile Club di Milano

INDAGINE ACI

PEDONI A RISCHIO

Uno su tre travolto sulle strisce

AL VOLANTE

Guidare in inverno

BOLLO AUTO

Come e quanto si paga

ELIO FIORUCCI

Con la jeep nel deserto

guidare è cortesia

CON UNA GUIDA PRUDENTE E UN MEZZO EFFICIENTE



AFFRONTIAMO L'INVERNO in piena sicurezza

ACCORGIMENTI TECNICI E CONSIGLI DI GUIDA

Basse temperature, pioggia, neve e ghiaccio, oscurità e nebbia. Che l'inverno sia arrivato e ormai da settimane imperversi senza farci sconti ce ne siamo accorti tutti. Anche quando usiamo l'automobile. E come con il cambio di stagione si muta il guardaroba e si adeguano i comportamenti, così l'automobilista accorto prende le giuste contromisure per muoversi in sicurezza e possibilmente evitare problemi e scociature quando il tempo è inclemente. Gli accorgimenti da adottare sono sempre i soliti, ma vale la pena di fare un piccolo ripasso anche a costo di apparire noiosi. Le auto moderne con i loro dispositivi (elettronici e non), la loro ridotta manutenzione e gli ormai perfezionati pneumatici invernali aiutano parecchio a trarsi d'impaccio. Ma tutto questo deve comunque essere tenuto in efficienza e soprattutto bisogna sapere cosa fare in alcune situazioni, a volte critiche, perché, è persino inutile sottolinearlo, il principio fondamentale da osservare nella guida invernale resta sempre la prudenza che deve aumentare in funzione dell'avversità delle condizioni meteorologiche.

PIOGGIA

Oltre al peggioramento della visibilità (occhio ai tergicristalli), il problema principale della guida nella pioggia e la precarietà della tenuta di strada dato che l'asfalto bagnato, notoriamente, riduce l'attrito e la presa a terra delle gomme. Ecco perché queste ultime debbono essere ancora "buone" ed avere una profondità delle scanalature tra i tasselli che permetta di espellere al meglio l'acqua presente sull'asfalto. La diminuita aderenza implica quindi spazi di frenata più lunghi di cui bisogna tener conto: se già a 30 Km/h ci vogliono circa cinque metri in più per fermarsi sul bagnato (17 metri invece di 12) a 90 Km/h si passa da 70 a 94 metri; a 120 Km/h da 113 a 157 metri.

Con l'Abs tutto è più facile, ma non tanto perché si frena "di più", ma piuttosto perché si frena "meglio" evitando che il blocco e lo slittamento delle ruote faccia aumentare la lunghezza della frenata. Di tanto in tanto bisogna saggiare l'efficienza dei freni che, se troppo bagnati, si appannano. In generale sul bagnato la guida deve essere più dolce, quanto a sterzate e frenate. In una curva bagnata presa allegramente una vecchia auto senza le moderne assistenze dinamiche può tendere alla sbandata. In questo caso non bisogna frenare violentemente ma "accompagnare" il movimento rilasciando l'acceleratore e ed effettuando il cosiddetto "controsterzo" (chi ne è capace) che consiste nel ruotare immediatamente e velocemente il volante nella stessa direzione in cui il retrotreno dell'auto sta andando per riportare il mezzo in direzione di marcia.

Quando invece si transita su una pozza d'acqua quest'ultima si interpone tra i due elementi di contatto (gomma e asfalto), facendo perdere aderenza e direzionalità all'auto. È il cosiddetto fenomeno dell'aquaplaning che sembra far "volare" l'auto sopra la strada ed è tanto più accentuato quanto

più si viaggia veloci. All'approssimarsi di una pozza bisogna quindi tenere ben salde le mani sul volante per evitare sbandamenti, rallentare e frenare prima della pozzanghera, e aspettare che... passi.

NEVE E GHIACCIO

Ancor peggiori che sul bagnato sono le condizioni di aderenza su neve e ghiaccio in presenza dei quali il coefficiente di attrito diminuisce fino a tendere allo zero, mentre gli spazi di frenata possono aumentare fino a 10 volte. Ancora e ancora dolcezza nella guida. Frenando e sterzando bruscamente si rischiano sbandate e pattinamenti. In questo caso è fondamentale l'Abs e tutti i dispositivi elettronici ad esso collegati che, come detto, consentono di mantenere attiva la funzione dello sterzo. Senza di esso l'auto sarebbe ingovernabile e non si potrebbero neppure eseguire manovre come il controsterzo. Per la presa sul fondo stradale è poi utilissima la trazione integrale che per essere pienamente efficiente deve essere però abbinata all'uso delle catene (che limitano la velocità), o meglio, delle gomme "invernali". In quest'ultimo caso si diventa davvero "inarrestabili"

sulla neve (a medie anche abbastanza elevate) e assai più sicuri sul ghiaccio. Una delle insidie del ghiaccio è che esso può essere "invisibile" e presentarsi improvvisamente sul manto stradale, in una zona d'ombra o magari dietro una curva.

Unica avvisaglia possibile è la percezione di un riflesso sull'asfalto. In questi casi non bisogna farsi prendere dal panico e pensare, se possibile, a limitare i danni dirigendo l'auto in un'area non pericolosa, lasciando l'acceleratore e frenando dolcemente. Se l'auto slitta in partenza sulla neve, non insistere con l'acceleratore: così si scava una buca ancor più paralizzante. Bisogna togliere la neve da sotto le ruote (di trazione) e infilarsi sotto qualcosa che ripristini l'aderenza come ad esempio una coperta.

NEBBIA

In caso di nebbia con una visibilità non superiore a 50 metri, il Codice della Strada prescrive una velocità massima di 50 km orari, ma se necessario bisogna procedere ancor più lentamente cioè ad una velocità che consenta di fermarsi nello spazio visibile davanti a sé. Ad esempio, con una nebbia fittissima e visibilità stimata attorno a 8 metri la velocità non deve essere superiore ai 10 km orari; con 20 metri di visibilità si può viaggiare a 30 Km/h e con 40 metri a 40 km/h. Per fortuna negli ultimi anni, anche nelle nostre pianure, la nebbia densa non è più un fenomeno quotidiano, ma la sua pericolosità è sempre elevata perché essa è spesso "traditrice" in quanto può presentarsi improvvisamente in banchi che provocano brusche frenate e i conseguenti inevitabili tamponamenti a catena.

Che fare? Innanzitutto, non bisogna sopravvalutare le proprie capacità (alla nebbia ci si abitua e si tende a forzare l'andatura) e poi bisogna mantenere tassativamente la distanza di sicurezza senza formare "trenini" con un temerario apripista e tutti gli altri dietro a file serrate; al massimo si può seguire una sola auto mantenendo la distanza più grande possibile da essa, cioè fino a vedere appena i suoi fanalini posteriori





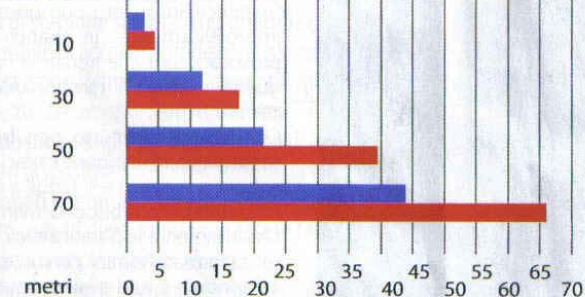
ri o la luce retronebbia (da tenere spenta se non necessaria perché abbagliante: con visibilità inferiore a 50 metri" dice ancora il Codice). In ogni caso bisogna puntare gli occhi davanti, nel fitto della nebbia per percepire subito eventuali ostacoli, e non poco davanti all'auto o verso i lati della strada con le strisce. Per quanto riguarda i fari, da tenere

piuttosto bassi, in caso di nebbia fitta, meglio gli antinebbia da soli e non assieme agli anabbaglianti che vanno bene con nebbia leggera. Mai gli abbaglianti. La nebbia infatti è come uno specchio che riflette la luce e la fa tornare negli occhi del guidatore. In caso di fermata è importante parcheggiare in una zona il più possibile riparata e sicura. ■

SUL BAGNATO FRENATE PIU' LUNGHE

VELOCITA'

km/ora



DISTANZA DI ARRESTO SU STRADA ASCIUTTA



DISTANZA DI ARRESTO SU STRADA BAGNATA

DA TENERE SOTTO CONTROLLO GOMME, BATTERIA, ANTIGELO, E...

Il battistrada degli pneumatici, per legge, non deve scendere sotto la profondità di 1,6 millimetri.

Ma a quel punto le gomme sono ormai quasi "sulle tele", meglio pensarci prima a sostituirle. Gli esperti consigliano di non scendere troppo al di sotto dei 3 millimetri. Lo stesso vale per la batteria che è "un oggetto misterioso" per quanto riguarda la sua durata. Può avere una vita lunga qualche anno (specie se l'auto resta al caldo nel box), oppure molto, molto più breve. Comunque se alle soglie dell'inverno appare "debole" in avviamento e non tiene più la carica, meglio cambiarla perché il freddo ne riduce drasticamente l'efficacia: a -18 gradi centigradi, ad esempio, essa perde fino al 60% della potenza di cui dispone a +25 gradi.

Chi invece ha un diesel, in caso di prolungate temperature "sottozero" ricordi di fare rifornimento con il gasolio invernale.

Altri elementi da tenere sotto controllo oltre agli ammortizzatori da far ispezionare dal meccanico, sono l'impianto luce (lampadine di scorta), l'antigelo del raffreddamento del motore e quello nella vaschetta del detergente del parabrezza e i tergicristalli: oltre a verificare che davvero puliscano il vetro, ricordarsi di alzarli dal parabrezza nelle notti gelide.

Infine è bene munirsi di un raschietto per rimuovere l'eventuale brina sul vetro la mattina e di uno spray antigelo da spruzzare nelle serrature eventualmente gelate e bloccate.

