

Sicuri sulla strada

Veicoli sicuri?

Sappiamo che le automobili sono diventate molto più sicure negli ultimi anni, ma le autocaravan a che punto sono? Per quanto riguarda la sicurezza passiva (prevenzione degli incidenti) va certamente rilevato come finalmente,

da questa stagione, sui camper sia sempre di serie l'impianto frenante **ABS**, il noto sistema elettronico che evita il bloccaggio delle ruote in frenata. C'è voluto parecchio tempo, ma ora anche i camper hanno questo utile dispositivo che riduce gli spazi di frenata in condizioni critiche (strada bagnata, frenata d'emergenza...) e permette di avere sempre una certa direzionalità del mezzo. Purtroppo non è ancora diffuso il sistema di **controllo elettronico della stabilità**, come il noto **ESP** della **Bosch**, che riduce notevolmente il rischio di sbandate, dovute ad esempio a sterzate improvvise, grazie a sensori elettronici che controllano la dinamica di marcia e agiscono frenando opportunamente una o più ruote, oltre che diminuendo la potenza del motore. Solo Mercedes lo adotta di serie sul suo Sprinter. Ma visto che

l'ESP non è ancora generalizzato nemmeno sulle auto, conforta il fatto che venga proposto quantomeno come optional sullo chassis più diffuso nel settore, il Fiat Ducato. Parlando di stabilità di marcia e tenuta di strada, non possiamo però pretendere che un'autocaravan offra lo stesso comportamento di un'automobile: il baricentro molto alto e un diverso sistema di sospensioni impongono molta cautela nella conduzione del mezzo. La rigidità torsionale dei telai in alcuni casi è stata migliorata, ma il sempre pressante vincolo del peso impone spesso scelte di compromesso. E' comunque positiva l'adozione sempre maggiore di **chassis a carreggiata posteriore allargata**, che dovrebbero migliorare la stabilità di marcia. Oltre al noto telaio extra-serie della **Al-Ko**, oggi è disponibile il telaio **Special** pensato da Fiat appositamente per le versioni camper del Ducato (+ 19 cm rispetto al telaio standard, addirittura + 26 cm nei confronti del vecchio Ducato). Vale la pena notare come sia ormai consuetudine l'utilizzo di freni a disco sulle quattro ruote: fino allo scorso anno le versioni minori del Ducato (2.0 e 2.3) montavano ancora freni a tamburo al retrotreno. Ricordiamo inoltre che l'ABS è spesso abbinato al sistema elet-

tronico di trazione **ASR**, che evita lo slittamento delle ruote motrici in accelerazione. Può essere presente inoltre il cosiddetto **ripartitore elettronico della frenata** (**EBD** o **EBV**), che distribuisce in modo ottimale la forza frenante fra asse anteriore e asse posteriore, in funzione della situazione di marcia. Evita le sbandate dovute a un'eccessiva forza frenate al posteriore, così come può ridurre la forza frenante all'anteriore (ad esempio in discesa) per evitare che i freni si surriscaldino eccessivamente perdendo in efficienza.

