

Una gimkana sul ghiaccio a 70 all'ora e non si sbanda

ROVANIEMI — Nella continua sfida per la supremazia tecnologica in campo automobilistico arriva la risposta Bmw al sistema antislittamento presentato da Mercedes e Bosch qualche settimana fa. Fedele al ruolo di primo piano nella ricerca della miglior sicurezza, Bmw ha mostrato sulle insidiose superfici dei laghi ghiacciati della Lapponia quelli che saranno i prossimi traguardi in materia di sicurezza attiva. L'ultimo passo compiuto, e su cui i tecnici bavaresi continuano a lavorare, è il Dsc (Dynamic Stability Control) già introdotto, in una prima versione relativamente poco sofisticata e come optional, sulla coupé 850 a 12 cilindri.

Scopo del Dsc è aiutare l'auto-

mobilitista a non perdere il controllo dell'auto in seguito a una sbandata, magari causata da un fondo particolarmente insidioso. Il Dsc, infatti, leggendo l'angolo di sterzata delle ruote anteriori e relazionandolo al comportamento delle singole ruote e delle forze che interagiscono sull'auto, riesce, intervenendo sui freni delle ruote posteriori a controbilanciare, almeno parzialmente, la tendenza alla perdita di aderenza dell'auto (questo succede nella versione già offerta alla clientela e in quella un po' più raffinata che arriverà nel listino Bmw dal prossimo autunno).

Ciò che invece è parso di grandissimo interesse e soprattutto già a un livello di affinamento

tale da poter trovare presto posto sulle berline di tutti i giorni, è l'estremo stadio evolutivo di questo sistema, denominato Dsc3. La guida sul ghiaccio, e presumibilmente quindi in ogni condizione di scarsa aderenza, con un'automobile dotata di questo strumento assume margini di sicurezza ai quali non si era fino ad oggi abituati. Infatti il Dsc3 non solo interviene sulle ruote motrici, che nel caso della Bmw sono sempre quelle posteriori, ma si fa sentire anche su quelle anteriori garantendo una omogeneità di intervento e un margine di sicurezza fuori dall'ordinario.

Su un percorso segnato da birilli di gomma, che costringevano a percorrere una chicane su

ghiaccio vivo a circa 70 all'ora, condizione in cui l'auto in prova inevitabilmente prendeva ogni direzione possibile con l'eccezione di quella desiderata dal pilota, era sufficiente inserire il comando del Dsc3 per percorrere il medesimo tratto rimanendo perfettamente entro i limiti segnati e avvertendo appena i sintomi dell'intervento sulle singole ruote del dispositivo di correzione. Una garanzia di sicurezza in più che non deve essere però sfruttata per cercare di emulare, con la propria Bmw di tutti i giorni, i piloti di rally, ma per avere un secondo angelo custode, questa volta elettronico, capace di trarre d'impaccio nei momenti peggiori.

Paolo Beducci