



Sicurezza

Sistemi di assistenza alla guida: veicoli a due ruote non sempre visti!

Le vetture moderne dispongono di numerosi sistemi d'assistenza alla guida. Il TCS ha verificato se i regolatori automatici della velocità, della distanza e i sistemi di frenata d'emergenza, tutti comandati da un radar, sono anche in grado di avvistare un veicolo a due ruote e di reagire correttamente. Conclusione: è meglio non fidarsi troppo.

Per verificare se i regolatori automatici della velocità, della distanza ed i sistemi di frenata d'emergenza - tutti comandati da un radar- riconoscono un veicolo a due ruote (bicicletta, scooter) che viaggia davanti, sono state compiute numerose prove con cinque modelli d'automobile (Audi, Mitsubishi, Mercedes-Benz, Volvo, VW). E come reagiscono? Adattano la velocità della vettura a quella del veicolo a due ruote che la precede? Frenano se la due ruote si ferma?

Problemi in curva e con veicolo a due ruote fermo

Su strada diritta, tutti i sistemi hanno riconosciuto il veicolo a due ruote che viaggiava davanti ed hanno reagito. È stato possibile rilevare che se il veicolo a due ruote viaggia al centro della carreggiata è di regola avvistato prima e in modo più sicuro rispetto a quello che circola sul lato destro o sinistro della strada. Per contro, tutti i sistemi sono risultati meno efficaci nell'individuare un veicolo a due ruote in curva: quasi sempre, in un primo tempo, è stato riconosciuto, ma poi è stato perso di vista. Alcuni sistemi hanno localizzato uno scooter più a lungo di una bicicletta, mentre in tutti i sistemi, il conducente ha dovuto intervenire attivamente. Tuttavia, a porre problemi a questi sistemi è un veicolo a due ruote fermo sulla carreggiata: quelli montati sull'Audi e sulla VW non l'hanno nemmeno avvistato, tanto che la collisione è stata evitata solo grazie a una manovra di scansamento del conducente. Il sistema della Mercedes-Benz ha riconosciuto la due ruote ferma al centro della carreggiata, ha innescato un segnale acustico e reagito con una frenata completa, mentre non c'è stata nessuna reazione per una "due ruote" ferma sul bordo destro o sinistro della strada. Spiegazione di Mercedes-Benz: il sistema è concepito appositamente per evitare frenate sbagliate e salvaguardare la fluidità del traffico, quando vi è abbastanza spazio, per compiere una manovra per evitare l'ostacolo.



Mitsubishi ha riconosciuto soltanto il veicolo a due ruote al centro della carreggiata e ha reagito con un segnale acustico e ottico, ma non ha frenato. Infine, Volvo ha avvistato la due ruote ferma sia al centro sia sul lato della strada, ha lanciato un avvertimento ottico, ma a sua volta non ha frenato.

Il conducente è sempre responsabile al 100%

Queste prove hanno chiaramente evidenziato i limiti dei sistemi d'assistenza alla guida basati sul radar. Questi assistenti funzionano perfettamente in numerose situazioni standard, ma non reagiscono più in circostanze particolari o si limitano a dare un avvertimento impreciso. Il conducente deve dapprima interpretarlo, quindi iniziare personalmente una manovra di frenata o di scansamento. Vi è il rischio che il conducente, che fa affidamento al suo sistema in situazioni standard, non reagisca con la necessaria tempestività ai segnali d'emergenza in circostanze particolari. Conclusione: i moderni sistemi di assistenza alla guida aumentano sicuramente il confort, forniscono informazioni supplementari al conducente e possono assisterlo attivamente, ma non hanno nulla a che vedere con una guida autonoma. Del resto, i costruttori sottolineano questa realtà nelle loro istruzioni d'uso. La responsabilità continua ad incombere sul conducente, la cui attenzione deve rimanere costante e illimitata.