

## Test motociclette: i sistemi di assistenza alla guida aumentano notevolmente la sicurezza

**Berna, 20 maggio 2021 – Alla pari delle automobili, sempre più moto sono dotate di sistemi di assistenza alla guida volti a migliorare notevolmente la sicurezza dei conducenti. Il TCS, in collaborazione con l'UPI, Ufficio prevenzione infortuni, ha testato i sistemi di sicurezza e comfort di tre delle principali motociclette sul mercato. I risultati dei test dimostrano che i sistemi funzionano in modo affidabile.**

Analogamente alle automobili, le motociclette registrano una chiara tendenza verso un maggior numero di sistemi di assistenza alla guida. Dall'introduzione dell'obbligo di dotazione ABS per le motociclette nel 2017 si sono aggiunti altri assistenti alla guida che si distinguono in due categorie: sistemi di sicurezza e sistemi di comfort. Per verificare l'idoneità dei sistemi, in parte ancora nuovi, il servizio Consigli sulla mobilità del TCS, in collaborazione con l'UPI, ha testato i sistemi di assistenza alla guida di tre nuovi modelli di moto disponibili sul mercato.

### La configurazione del test

Nel test sono stati esaminati i sistemi di assistenza di una Ducati Multistrada, di una Honda Africa Twin e di una Kawasaki Ninja 1000SX. I motocicli di prova sono stati scelti in base all'importanza di mercato e al numero di sistemi di sicurezza e comfort installati. I test si sono svolti sulla pista di prova TCS di Hinwil e nella circolazione stradale ed erano focalizzati sul potenziale di sicurezza e sull'affidabilità dei sistemi ABS e ABS Pro, del controllo di trazione e controllo Wheelie nonché dello stoppie control. Il test includeva anche l'adaptive Cruise Control (ACC) e i sensori dell'angolo morto, disponibili per le motociclette dal 2021 e montati sulle moto di prova nella Ducati Multistrada V4. I giri di prova con le varie motociclette sono stati eseguiti in condizioni di prova identiche.

### I sistemi testati sono affidabili

In generale, i test effettuati dal TCS e dall'UPI hanno dimostrato che i sistemi testati funzionano in modo affidabile e migliorano notevolmente la sicurezza dei motociclisti. Il potenziale di sicurezza sia del normale ABS sia dell'ABS per le curve è risultato molto elevato durante la prova ed è in grado di evitare una caduta in caso di emergenza. Il controllo di trazione ha convinto in tutti e tre i veicoli di prova: il sistema funziona in modo discreto nel sottofondo e fornisce un feedback affidabile per tutte le moto di prova. Anche lo stoppie control offre un elevato potenziale di sicurezza. Sempre attivato, sui motocicli di prova ha impedito in modo affidabile il sollevamento della ruota posteriore durante i test. L'adaptive Cruise Control (ACC) e i sensori dell'angolo morto per le moto sono una novità a livello mondiale, e nei veicoli di prova sono stati utilizzati nella Ducati Multistrada V4. I sistemi sono apparsi convincenti sia sulla pista di prova sia sulla circolazione stradale.

### Attenzione con il controllo Wheelie

Il controllo Wheelie, che impedisce l'impennata della ruota anteriore nell'accelerazione, nel test è risultato impeccabile. Proprio come il controllo di trazione, anche questo sistema funziona tramite il controllo del motore. La regolazione del controllo Wheelie in due dei tre motori di prova consente di sollevare la ruota anteriore a livelli diversi. Pertanto, è possibile impostare se la ruota anteriore deve impennarsi e di quanto; ad esempio, per superare piccoli ostacoli nel terreno. Vi è tuttavia il rischio che le opzioni di impostazione incoraggino le impennate, mettendo in discussione il senso stesso del sistema o rivelandosi addirittura pericolose.

### Training di guida e preparazione adeguata ancora necessari per una sicurezza ottimale

Nonostante i buoni risultati dei test sui sistemi di sicurezza e comfort nel test, è sempre meglio prevenire che curare. I sistemi non devono infatti incoraggiare l'assunzione di ulteriori rischi. Visto il continuo aumento di potenza dei nuovi motoveicoli, i sistemi come quelli testati saranno sempre più indispensabili. In ogni caso, prima di partire è raccomandabile conoscere a fondo la propria motocicletta e i sistemi in dotazione, nonché esercitarsi regolarmente nei training di guida.



**bfu  
bpa  
upi**

**Contatti:**

Laurent Pignot, portavoce del TCS, 058 827 27 16, 076 553 82 39, laurent.pignot@tcs.ch, [www.presetcs.ch](http://www.presetcs.ch), [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

Marc Kipfer, portavoce dell'UPI, 031 390 21 21, [media@upi.ch](mailto:media@upi.ch)

**Touring Club Svizzero – sempre al mio fianco**

Club leader in Svizzera della mobilità | per 125 anni al servizio della Svizzera | 23 Sezioni | ~1.5 mio di soci | 1'700 collaboratori | 210 pattugliatori | 360'000 interventi per panne | 81% degli automobilisti soccorsi riprendono il viaggio | 55'000 interventi di assistenza della centrale ETI | 5'700 diagnosi mediche e 1'300 trasporti di pazienti | 21 centri tecnici | 143'000 controlli tecnici di veicoli | 15 centri di guida | 9'000 corsi con oltre 123'000 partecipanti | 8 sedi di protezione giuridica | 40'000 pratiche e oltre 7'000 consulenze giuridiche telefoniche | 29 campeggi con 650'000 pernottamenti | 80'000 gilet riflettenti offerti agli scolari di 1° elementare

**UPI, insieme per la sicurezza.**

Centro di competenza specializzato in ricerca e consulenza, l'UPI mira a ridurre il numero degli infortuni gravi in Svizzera. I suoi ambiti d'intervento sono la circolazione stradale, la casa, il tempo libero e lo sport. L'UPI opera su mandato federale dal 1938.