

Siegfried Stohr

Guido ergo sum

Confesso che ho guidato

GuidarePilotare

Indice

- p. 9 Presentazione di Alberto Sabbatini
- p. 11 Introduzione
- p. 15 DELL'ESSERE UN GUIDATORE
Guido ergo sum
Hic manebimus optime
- p. 33 DEL SENTIRSI UN PILOTA
Ne supra crepidam sutor iudicaret
Ne gloriari libeat alienis bonis
Vox populi, vox Dei
- p. 51 DELLA VELOCITA'
Panta rei
Festina lente
- p. 65 DEL RAPPORTO CON L'AUTOMOBILE
Amor caecus... omnia vincit amor... si vis amari ama... more uxorio
Deus ex machina
Historia magistra vitae
- p. 85 DELLE VIRTU'
Alea iacta esto
Timeo Danaos, et dona ferentes
Canis festinans caecos parit catulos
- p. 95 DELLE LEGGI
Lex Julia de Municipalis
Quae publice fuit, nulli licet ignorare
S.P.Q.R. Senatus populusque romanus
Dura lex sed lex
Scripta manent
- p. 123 DELLA NATURA UMANA
Omnia munda mundis
Cum grano salis
Mors tua vita mea
Risus abundat in ore stultorum

- p. 135 DELLA TECNICA
Navigare necesse
Faber est suae quisque fortunae
Ars longa, vita brevis
In tempestate cognoscitur gubernator
Superior stabat lupus
Excusatio non petita
- p. 161 DELLA NATURA
Da ubi consistam et terram caelumque movebo
Non plus ultra
Gutta cavat lapidem
Facilis ad lubrica lapsus est
- p. 179 DELLE EMOZIONI
L'ira funesta
Sopporta cuore, più atroci pene subisti
Pedibus timor addidit alas
Frenum momordi
Digito se caelum putent attingere
- p. 195 DELLE PERCEZIONI
Gli occhi sono testimoni più fedeli delle orecchie
La mente vede, la mente sente, le restanti facoltà sono
sorde e cieche
Carpe diem
- p. 207 DELLA MISURA
Metron
In medio stat virtus
Est modus in rebus
Quousque tandem abutere, Catilina, patientia nostra?
Hic sunt leones
Quale principium talis est clausola
Nunc est bibendum
- p. 229 DELLA CONOSCENZA
Nosce te ipsum
Ipse dixit
L'uomo è il sogno di un'ombra
Qui amat periculum in illo peribit
Gratius ex ipso fonte bibuntur aquae
Primum vivere, deinde philosophari
Orandum est ut sit mens sana in corpore sano
Eureka
Tabula rasa
Barba non facit philposophum
Rem tene, verba sequentur
- p. 263 APPENDICI
Secondo Eraclito
Quale istruttore per la guida sicura. Intervento
alla Università Cattolica Milano
Gilles Villeneuve a 30 anni dalla scomparsa

Presentazione

di Alberto Sabbatini

Dicono che i piloti-ingegneri non passino per essere i più bravi. Strano, no? Un pilota che sa “ascoltare” la voce del suo motore e capisce i segnali che l’automobile gli manda, dovrebbe essere avvantaggiato, perché sa cosa accade sotto la carrozzeria. Invece no. Nel mondo delle corse, essere piloti e nello stesso tempo ingegneri non è considerata una combinazione vincente. Anche se di esempi che contraddicono la tesi ce ne sono: basti pensare a Bruce McLaren, il più giovane vincitore di una GP F1 prima di Alonso e Vettel. Eppure nell’ambiente un pilota-ingegnere non è ben considerato. Troppo rispettoso della meccanica. Non in grado di maltrattare l’automobile per spremerla al massimo.

Se è questo il preconcetto attorno alla figura del pilota-ingegnere, figurarsi cosa si potrebbe dire di un pilota-psicologo. Uno che per formazione è portato a pensare, riflettere, analizzare: ragionerà troppo in corsa, piuttosto che guidare d’istinto. Invece Siegfried Stohr è uno che ha ribaltato ogni pregiudizio. Scalando tutti i gradini dell’automobilismo fino a correre in Formula Uno.

Quella dote a Stohr è venuta molto utile quando è diventato istruttore di guida sicura. Perché lui sa trovare le parole semplici e chiare per spiegare come guidare bene. Come fare in modo che non sia l’auto a portare te, ma tu a condurla dove e come vuoi.

La sua capacità di saper spiegare cose difficili con parole semplici mi ha sempre affascinato. Per cui un bel giorno gli ho chiesto di scrivere una rubrica per AUTO. Non un vero articolo ma riflessioni, spunti, pensieri. Mi sono ispirato a una vecchia rubrica di Umberto Eco sull’ultima pagina del settimanale L’Espresso. Si chiamava “la bustina di Minerva” perché era nata prendendo appunti sul retro di una scatoletta di fiammiferi, non avendo un taccuino sotto mano. Ecco, io la volevo così quella rubrica da Siegfried: brevi riflessioni sul tema “automobile”. Sarebbe stata la prima lettura su cui soffermarsi, visto che è abitudine diffusa sfogliare le riviste partendo dalla fine.

Mi disse: “non so se avrò spunti per un anno intero”. Infatti stiamo per entrare nel decimo anno...

Introduzione

Questo libro nasce come raccolta di dieci anni dei miei Blog pubblicati sul mensile AUTO. Dieci anni in cui ho guidato, ho pensato alla guida, ho scritto le mie riflessioni.

Dieci anni or sono usciva un libro di memorie e riflessioni sulla mia carriera di pilota il cui titolo, *"Dove soffia sempre il vento"*, evocava il mito della velocità e le sue passioni.

Se quello partiva dalla mia carriera sportiva, questo parte dalla mia esperienza di guidatore normale, vissuta con gli occhi del pilota, dello psicologo, di chi mette l'uomo al centro delle sue riflessioni.

Da pilota ho sempre cercato di vincere i duelli con la forza della velocità, raramente mi sono avvalso dell'astuzia. Se avessi capito meglio la storia di Ulisse e non mi fossi limitato alle sue avventure con Circe e le Sirene, mi sarei risparmiato molte delusioni: infatti lui, grazie all'astuzia, era sopravvissuto, i forti Achille ed Ettore invece erano morti.

Per questo, cercando un filo conduttore per i miei dieci anni di riflessioni sul Blog l'ho trovato, guardandomi indietro, nei motti degli antichi, alla ricerca di quella saggezza che non ho avuto come pilota.

Perché l'uomo antico non è diverso da quello di oggi e un cittadino romano del I° secolo, posto alla guida della nostra auto, proverebbe le stesse nostre emozioni.

Così parlare dell'uomo attraverso l'auto, o parlare della guida attraverso le riflessioni di 2000 anni or sono, è il piacere di vedere riflessa in noi la profondità della storia. Perché cambiano i costumi, le informazioni scientifiche e le credenze religiose, ma non cambiano le emozioni e il modo umano di reagire di fronte alle realtà, ai pericoli, alle emergenze.

Per guidare bene bisogna anche essere saggi: io dico che *"La sicurezza è un equilibrio mentale"* con lo stesso spirito con cui un tempo si parlava di *"metron"*, della giusta misura.

Nella guida abbiamo bisogno del giusto equilibrio fra abilità tecniche e capacità visive, ma anche della capacità di "guidare" anche le nostre passioni. Perché solo l'auto ci dà la possibilità di uscire dai limiti del nostro corpo e questo le conferisce quell'alone di potenza, mistero e di fascino che illumina i piloti con la luce degli eroi.

L'auto ci ha dato tanto: ha accorciato le distanze permettendoci una vita altrimenti impensabile. Così la guida non è solo una metafora della vita dato che molti di noi passano al volante parte della loro vita cosciente; guidare è per noi parte della vita stessa.

E quando guidiamo siamo soli con un volante in mano, soli con i nostri pensieri ma comunque sempre in due: in stretto rapporto con quell'oggetto meraviglioso che abbiamo chiamato AutoMobile.

NOTA. Ogni capitolo prende spunto da tematiche introdotte da motti latini e greci. Non conosco il greco quindi, per praticità, riporto le frasi greche direttamente in italiano. Come dicevano i monaci medioevali "Graecum est, non legitur".

Essendo il Blog iniziato nel 2005, alcune considerazioni o informazioni tecniche possono essere superate. E ovviamente c'è qualche ripetizione.

In genere i Blog li trovate in ordine cronologico a partire dai più vecchi. Con qualche piccola eccezione.

*Canto l'uomo che impugna il volante,
che sussurra ai cavalli sotto il cofano,
che esce dal suo corpo per entrare nell'abitacolo e vivere la strada.
Canto l'eroe che guarda la sua auto con gli occhi del desiderio;
che sistema il sedile con precisione,
che esegue le manovre di guida con calma perfetta:
perché non c'è alcuna differenza fra lui e un pilota.
Canto la guida, sola arte che dà vita alla meccanica.
Canto la guida come pensiero, filosofia, arte, bellezza.
Canto chi ascolta il fruscio del vento e il lamento dei pneumatici.
Canto gli odori della mia infanzia, dell'olio di ricino,
delle balle di paglia a protezione delle curve
e quel preciso odore di grasso
di cui profumavano le officine dei meccanici.
Canto il guidatore ebbro di benzina,
canto l'eroe che finisce nel fosso perché la velocità
non gli basta mai.
Canto il guidatore lanciato nel vento:
non c'è crisi, tutor, né traffico che possa fermarlo
perché lui vive la dimensione divina della velocità.*

Dell'essere un guidatore

Quando si diventa guidatore? Certo non quando si inizia a guidare: perché uno sa di essere un guidatore ben prima di provarci. Lo sa già quando comincia a guardare le auto, quando comincia a giocare con le macchinine facendo con la bocca brum brum, quando desidera da sempre sedersi su quel sedile posto di fronte a un volante.

Lui sarà un guidatore.

Quando poi guida per la prima volta, scopre che è così bello come lo ha sempre immaginato, sa di essere in una dimensione magica: vive il movimento come benessere, è felice di guidare, di essere vivo, di essere perché guidatore.

Appunto "Guido, dunque sono".

Guido, ergo sum

E' stato bravo René Descartes a coniare un detto così memorabile e sintetico. Da studente me lo ricordavo bene perché era sintetico ed esprimeva del suo pensiero tutto e niente.

Il suo "*Cogito, ergo sum*" ha stabilito il primato del pensiero mentale sulla banale vita del corpo: non "sono" in quanto essere vivente, ma in quanto essere pensante.

L'esistenza così concepita ha separato per secoli il nostro essere in una testa pensante (Res cogitans) da uno stupido corpo (Res extensa) sancendo la loro differenza e la loro perenne separazione. Ma già Cicerone parlava dell'uomo dotto per il quale "vivere si identifica col pensare" ("*vivere est cogitare*").

Insomma un uomo che va "oltre" i meri limiti dell'esistenza materiale, che si identifica in ciò che pensa e che fa: appunto, se rapportato a ciò che fa al volante, il nostro "*Guido ergo sum*".

Il che non equivale soltanto al sentirsi vivo, allo stare bene al volante di una automobile: perché l'auto, come tutti gli strumenti che usiamo dalla primitiva pietra al telefonino, ci cambia mentre la usiamo. "*Guido dunque sono*" vuol anche dire che, quando guido, mi sento e divento diverso.

Ma tornando a Cartesio sentite come inizia il suo famoso "Discorso sul metodo" che era scritto in francese anche se poi è stato subito tradotto in latino, l'inglese dell'epoca: "*Il buon senso è la cosa più equamente distribuita a questo mondo*". Evidentemente non viaggiava in automobile sulle nostre strade dove il "buon senso" non abbonda di certo.

Lui amava le grandi certezze ma non sarebbe mai stato un buon guidatore: infatti io non vedo nella guida alcuna certezza e considero la guida un esperimento continuo.

"Guido Ergo Sum". Guidare è sentirsi vivi, in movimento, padroni del proprio destino. Guidare è essere soli ma con un'auto che risponde docile ai nostri comandi: è comunque essere in due. Guidare è una dimensione della nostra vita che ci dà soddisfazione. Quando giro il volante l'auto volta e va esattamente dove volevo io: sarebbe bello poter fare altrettanto con la propria vita.

"Guido ergo sum". E' l'alba, piove di brutto e io sto guidando il furgone della mia scuola per recarmi a raccogliere otto istruttori che devo accompagnare a Milano per una attività di formazione. Il rumore dell'acqua sotto le ruote del furgone filtra nell'abitacolo poco insonorizzato e il suo diesel picchietta rumoroso anche a 1500 giri ma questi rumori non mi danno alcun fastidio anzi, accompagnano i miei pensieri. In genere guido auto molto più silenziose e adesso, circondato da questi rumori, mi rendo conto che così la guida è più presente ai miei sensi addormentati: così infatti "sento" maggiormente la strada, la vivo più da vicino, partecipo al vibrare della meccanica. Guido accompagnato da queste sensazioni piacevoli e, così guidando, mi accorgo che mi piace guidare! Forse nella mia vita ho sbagliato tutto: invece di fare il pilota avrei dovuto fare l'autista. Ma forse, in fondo, è esattamente la stessa cosa.

"Guido ergo sum". Quando guido non sono sempre lo stesso. Dipende da tante cose, anche da cosa sto guidando. "*Io sono quello che mangio*" diceva un filosofo tedesco. "*Io sono quello che guido*" mi capita di pensare spesso. E' appena uscita la nuova BMW serie 2 e ne ritiro una per una settimana di prova. Immacolata, di un bel colore azzurrino. Parto e mi infilo nel traffico di Milano. Le auto nel traffico mi sono molto vicine, tanto vicine che ho paura che mi urtino quando mi sfiorano. Vedo auto scassate che mi sfilano con disinvoltura e guido un po' impacciato e molto prudente: insomma mi accorgo che con un'auto nuova, immacolata, guido in un modo diverso. Forse bisognerebbe guidare sempre come se la nostra auto fosse nuova fiammante. Ma poi si sporca, dopo una settimana ci siamo già abituati, ci dimentichiamo di lei e torniamo a guidare da cani.

"Guido ergo sum". Il sorpasso è uno stato d'animo. Quando segui un'altra auto sai bene che ci sono punti dove non puoi superare, così ti metti tranquillo in attesa del momento giusto o senza una coda di auto che proviene dalla parte opposta. Eppure ci sono guidatori che mi seguono con la testa perennemente storta, l'auto perennemente più a sinistra della mia per vedere che ... per vedere continuamente che non si può superare. Il sorpasso è in questi casi un modo permanente di vivere la guida, appunto, uno stato d'animo. "Supero, ergo sum".

"*Cosa faresti se ti trovassi in auto con la Boldrini*"? Questa domanda lanciata dal blog di Grillo ha raccolto il peggio della spazzatura stupida e violenta che circola sul web. Però la domanda me la sono posta pure io: cosa farei se mi trovassi la Presidentessa della Camera dei deputati in auto? E mi è uscita una risposta che la dice lunga sul mio destino: farei l'autista.

Guidare l'auto, per un bambino, è una esperienza emozionante. Seduto sulle gambe di papà, lui tiene il volante e prova la grande emozione del dominio del movimento: la velocità. Eppure non guida veramente perché le sue gambe non arrivano nemmeno ai pedali. Ma non se ne accorge nemmeno. Così siamo noi: *guidare* (dall'arcaico *Vitan, indirizzare*) è tenere il volante in mano e "indirizzare" l'auto. Per questo il piacere di guida è maggiormente concentrato sullo sterzo, sulla sua risposta, sulla facilità con cui si dirige l'auto dove si vuole, sulla sua precisione. L'altro elemento caratteristico che sentiamo alla guida dell'auto è la potenza che si sprigiona accelerando: ma questa è confinata giù in basso nel buio dei pedali, come nel profondo della nostra anima.

Sono dietro ad altre auto e guido seguendole meccanicamente. Voltano, frenano, accelerano e io dietro di loro giro il volante e le inseguo nelle sinuose tortuosità della strada. Giro il volante e penso che è proprio questo che ci fa sentire tutti piloti: girare il volante. E' così facile, lo facciamo spesso e siamo tutti bravi nel farlo. In realtà così noi indirizziamo solo l'auto, che fa poi quasi tutto da sola. Ci sentiamo bravi della sua bravura, potenti della sua potenza, ricchi della sua ricchezza. I guidatori che tendono a identificarsi con l'auto hanno questo tipo di vissuto emotivo: per me è pericoloso perché limita e danneggia il flusso di informazioni costante che ci arriva attraverso l'auto stessa, specie attraverso lo sterzo.

Quando leggo di consigli di guida spesso mi sembra di leggere uno di quegli articoli sul sesso che promettono, se li seguite, felicità e prestazioni eccezionali. Li trovo ricchi di consigli tecnici, metti una mano lì, un dito là, di punti di corda G da scoprire; parlano di sesso e trascurano una componente

fondamentale: l'attrazione, il cercarsi, l'amore. Così quando si parla di auto mi piace parlare degli infiniti punti di corda, perché la tecnica è una e precisa ma se non c'è disponibilità all'ascolto, alla sensibilità, non si svilupperà mai un vero amore profondo e la necessaria comprensione con l'auto. E con le persone.

La ragione ci guida: dal punto di vista del pilota la guida è affidata alla ragione e non certo all'istinto. Non serve infatti pigiare il piede sull'acceleratore se lo si fa nel momento sbagliato, così come non frenare vuol dire solo arrivare "lunghi" in curva. Il resto è solo chiacchiera. Penso a questo guardando come spesso le scelte dei guidatori sulla strada siano del tutto irrazionali: infatti vedo auto che continuano ad accelerare davanti a un semaforo rosso, altri che si avvicinano a veicoli più lenti rapidamente per poi dover frenare di colpo, motorini che sgasano da fermi in attesa al semaforo per tenere su di giri il motore. Tutti comportamenti che ci fanno capire che ci facciamo guidare più dalla fretta che dalla ragione. Ma accelerare davanti a un semaforo rosso non ci fa arrivare prima, dovremo fermarci comunque! Sarà forse per questo che in autostrada, anche chi va piano, tende a occupare la corsia più a sinistra perché così ha la sensazione di essere più veloce, anche se poi, in percorrenza di curve a destra, facendo così percorre almeno 50 metri in più.

Guido senza impegno e ascolto la musica: sono in montagna e sto andando di sera verso il passo Fedaià. Una curva secca e improvvisa quasi mi sorprende: mi scuoto, freno forte e riesco ad affrontarla correttamente. Come risvegliato da un torpore ora inizio a guidare con impegno cercando di pennellare perfettamente le curve. Adesso la musica non la sento più, sono preso dalla guida e gioisco nel vedere che riesco a portare esattamente l'auto dove voglio, nel sentirla sgusciare fuori leggera dai tornanti, e arrampicarsi con facilità sulle salite. Così riscopro, come tante altre volte, che guidare è bello e piacevole se lo si fa bene e con il giusto impegno.

Salgo in auto con mia figlia per un breve tratto di strada. Osservandone lo stile mi accorgo che frena tardi in prossimità di una curva o di un rallentamento. Tardi almeno rispetto a quel che faccio io che rallento un po' prima anche se alla fine vado un po' più veloce di lei. Non avevamo particolare fretta, quindi è proprio una questione di stile. Poiché mia figlia, a parte suo babbo, non ha nulla a che fare con la passione per le auto e la velocità, questo suo modo di guidare mi conferma ancora una volta che la velocità (non in senso assoluto ma relativo) non la si cerca intenzionalmente, ma è uno stile di vita: quello della vita moderna.

Dai giornali. "Sidney (Australia): "I pirati della strada sono poco dotati sessualmente". Non usa mezze misure né eufemismi la nuova campagna pubblicitaria finanziata dal governo australiano che prende di mira i giovani che non rispettano le regole della strada e che sfrecciano sulle loro auto per le vie dello Stato dell'Oceania. La campagna televisiva ha lo scopo di ferire nell'orgoglio virile i giovani automobilisti diffondendo il messaggio che chi corre in strada ha un piccolo pene. E noi poveri piloti? Per anni qualche psicoanalista si è inutilmente sbizzarrito sulla lunghezza dei cofani delle auto negli anni '50 alludendo a chissà quali complessi. Freud aveva coniato il termine "protesi" per tutti gli strumenti, dall'auto al telefono, che ampliavano enormemente le capacità dell'uomo. L'auto a volte, ci fa sentire diversi. Ma il mio augurio è che l'uomo, sceso dall'auto più bella e veloce, invece di sentirsi con gli arti di un paralitico, possa ritrovare il piacere di camminare con le proprie gambe.

Sono nel mio ufficio in pista a Misano e sento i rumori delle auto da corsa che sgommano sulle curve dell'autodromo Simoncelli. Sto lavorando, e per me che ora non sono più un pilota, queste auto da corsa fanno solo un kasino "inutile". Un famoso alpinista descriveva la scalata per la conquista delle montagne come "la conquista dell'inutile". Eppure l'uomo, anche nelle attività più "inutili", cerca se stesso, si confronta con le sue capacità mentali, con i suoi errori e le sue debolezze. E esplora i confini della sua anima. Così, da questo punto di vista, nessuna di queste attività rischiose è inutile.

Come guidano gli italiani? A questa domanda ho sempre risposto: *"Bene, comunque meglio dei guidatori dei paesi nordici che sono più ligi verso il codice ma meno capaci di improvvisare a fronte dell'imprevisto"*. Ma c'è un'altra ragione tecnica: basta guardare il nostro territorio (e le nostre strade)

per capire che viaggiare per noi è più difficile. Sono queste le condizioni che fanno degli Italiani i guidatori più esperti e più capaci.

Un'auto mi raggiunge sulla statale e mi si incolla al paraurti: sono le 8 di mattina e tutti ci stiamo recando al lavoro. Questo guidatore che mi tallona da vicino tiene una sola mano sul volante, proprio al centro, sposta la testa a sinistra per vedere, alza il mento, si risposta a destra, oscilla nervosamente per vedere quello che il mancato rispetto della distanza di sicurezza gli preclude. Quanta gente si muove inutilmente dentro l'auto mentre guida! Basta vederli muoversi per capire che non hanno stile, sanno solo mandare l'auto e hanno fretta. Sono i candidati ideali per un incidente.

Osservando altri veicoli in autostrada che accelerano poi dopo 2 Km rallentano mi dico che spesso non sappiamo a che velocità andiamo né perché. Credo che la scelta della velocità per molti sia più dettata da un impulso interno più che da una scelta razionale. Capisco quelli che rallentano perché sono al telefono; magari si ricordassero anche di rientrare a destra sarebbe meglio. Non capisco quelli che fanno una tirata e poi rallentano spinti da un misterioso impulso: in fondo anche per i consumi è la fase di accelerazione quella che ci penalizza.

A cosa si pensa quando si guida? Io in genere penso a guidare ma è indubbio che, specie nei lunghi viaggi autostradali a velocità codice, si pensa anche ad altro ed è come se si inserisse una specie di pilota automatico. Così mi succede a volte di ritrovarmi sulla strada di casa mentre dovevo andare in un'altra direzione! Il nostro cervello compie anche operazioni complesse senza che ne siamo perfettamente coscienti. Da automobilista che ascolta la musica in auto sono abituato a interromperla quando giungo a destinazione. Poi, pochi minuti dopo o anche qualche ora dopo, risalgo in auto e mentre sono in preda ai miei pensieri mi scopro a canticchiare un motivetto: questo inizia esattamente dove lo avevo interrotto prima. Il nostro cervello funziona così: evidentemente non sopporta le cose lasciate e metà.

Ogni mattina mi reco in ufficio percorrendo la stessa strada. Ieri però dovevo fare una piccola variazione ma me ne sono accorto quando oramai stavo arrivando in azienda. Evidentemente ho percorso un tratto di strada sopra pensiero, impegnato a pensare ad altro. Eppure ho messo la freccia, ho voltato, ho cambiato direzione. Questi "automatismi" di guida sono assolutamente gli stessi che muovono il pilota. Infatti, in gara, l'esecuzione di certe manovre di guida come il punta tacco o il controsterzo è assolutamente automatica; si esegue senza pensarci. Allora il cervello è più libero nel concentrarsi su altri fattori come la valutazione della velocità, l'assetto dell'auto o la temperatura dell'acqua. Così il guidatore esperto è avvantaggiato rispetto al neopatentato: ma solo a condizione di non sottovalutare l'impegno al volante, di non guidare sovrappensiero non solo per la direzione da prendere, ma anche nel valutare la presenza degli altri veicoli.

Il piacere di guidare, quando è cinestesico, deriva da due cose: la facilità con cui ci si muove (quando si aumenta la velocità), e la facilità con cui si cambia direzione. Quanto al primo, la facilità con cui accelero, mi sposto, sorpasso, dipende nella guida su strada più dalla coppia che dalla potenza (a meno di non scalare le marce e tirare nei giri come Nuvolari). Ecco perché apprezzo le motorizzazioni diesel, non solo per il loro minore consumo, ma perché spingono forte già poco sopra i mille giri. Sulle auto a benzina non è così ma questo si otterrà, già da fine anno, con l'introduzione dell'ibrido. Infatti i motori elettrici lavorano quasi esclusivamente durante le accelerazioni (da soli o insieme al motore a combustione) e sviluppano una coppia notevole.

Piacere di guidare è anche facilità con cui dirigo l'auto dove voglio andare. Me lo sono ricordato montando quattro invernali nuove (le altre erano vecchie e di tipo diverso) e facendo il solito test in una curva mediamente veloce sotto casa mia. Ho guadagnato oltre mezzo metro di traiettoria ma soprattutto ne ha guadagnato la piacevole sensazione di poter gestire la traiettoria dell'auto: invece prima dovevo quasi guardare dove andavo a finire per quella differenza fastidiosa fra traiettoria impostata e traiettoria reale. Insomma non proprio vero sottosterzo ma comunque una situazione in cui non domini la strada percorsa. Per la cronaca quella curva è un punto sicuro, non ho mai investito nessuno ma, una volta, mia moglie ha urtato un capriolo: così, specie di notte, tengo gli occhi ben aperti.

Il volante è per il guidatore il modo elettivo per dialogare con l'auto stessa. Lo tocchiamo, lo stringiamo, lo giriamo: ricordo che quando nel 1972 sulla mia auto usata cambiai il volante con uno più sportivo e di diametro più piccolo, mi sembrava di avere un'auto nuova, diversa. Eppure vedo che spesso viene usato distrattamente, con sufficienza, con una mano sola tenuta alle ore 12.00. Che poco amore, che poca attenzione, che poca guida! Alcuni potrebbero averlo quadrato, per loro sarebbe uguale. Dimmi come tieni le mani sul volante e ti dirò come guidi male.

La guida di notte per me ha sempre avuto un gran fascino: sentirmi in viaggio su strada mentre gli altri dormono, avere la strada libera davanti a me e dividerla solo coi camion mi fa sentire bene. Saranno le luci che mi scorrono a fianco, sarà la strada illuminata dal cono di luce dei miei fanali che mi sembra tutta mia, ma guidare di notte mi piace. Eppure molti guidatori di notte vanno in crisi e lo vedo anche quando sul circuito di Misano facciamo corsi in notturna. Sarà il fenomeno comune a tutti della miopia notturna (dovuta all'allargamento della pupilla), saranno anche eventuali deficit di visione crepuscolare, sensibilità all'abbagliamento, sensibilità al contrasto della scala dei grigi, ma per alcuni guidare di notte è un vero incubo.

La guida è pura razionalità che fa interagire correttamente la meccanica dell'auto con le leggi della fisica. Tutto il resto, specie le frasi retoriche sul coraggio, pelo sullo stomaco, piede pesante, sono solamente generiche definizioni. Al massimo sono di stimolo affinché chi non ha le idee chiare su come si guida, trovi le migliori occasioni per tentare di finire fuori strada.

Sono dietro a una Fiat dell'era pre-Marchionne che, in seconda corsia di autostrada, sta superando un'auto più lenta. Mi arriva dietro un'auto molto veloce. Appena la Fiat termina il sorpasso la supero a mia volta e mi faccio rapidamente da parte. L'auto che mi seguiva e aveva fretta mi supera velocemente ma, quando poco più avanti affianca un camion per superarlo frena inutilmente di colpo, poi riaccelera. Fra tutti gli imbranati, quelli che vanno piano, sono quelli che preferisco.

A Misano si è corso il motomondiale. Io ho l'ufficio all'interno dell'autodromo e in quei giorni devo lavorare. Arrivo in ufficio fra il forte frastuono delle prove: apro la finestra e vedo sfilare al curvone un centauro sulla sua moto rossa tutto raccolto dentro la carenatura. Per un attimo tutto questo mi sembra assurdo: lui, la pista, la velocità. Ma chi glielo fa fare? Poi penso alla vita di tutti noi, a quella di tutti i giorni, a quante cose assurde facciamo! In un attimo lo vedo sparire oltre la curva e già mi sembra più normale.

Donne al volante di grandi aziende ce ne sono, ma la prima a trovarsi alla guida di un colosso auto è arrivata da poco e si chiama Mary Barra, figlia di un operaio e ora dirigente della General Motors (carriera che si può fare in America, non certo da noi). Ora mi aspetto donne anche fra gli ingegneri, dove mancano clamorosamente in F.1 mentre ci sono donne astron aute e donne pilota. In questi giorni i giornali hanno parlato di due ingegneri coi quali ho lavorato quando correvo. Brian Hart, morto prematuramente, era un artigiano che con pochi soldi faceva motori che competevano coi BMW in F.2 dove vinse il titolo Europeo e in F.1 poi dove ebbe la soddisfazione di una pole position col suo artigianale turbo. E l'ing. Rory Byrne, quello delle vittorie di Schumacher, a 70 anni tornato al lavoro sul nuovo progetto F.1 in Ferrari. Quando correvo da privato per la Toleman gli avevo detto che lo sterzo era troppo diretto. Lo ha modificato dopo una sola gara. Sapeva ascoltare i piloti e ne disprezzava almeno uno dei suoi: un giorno mi disse "*Quello non capisce niente*". Eppure quello fece una lunga carriera in F.1, perché era inglese e veloce, ma non collaudatore. Forse questo potrebbe essere un mestiere adatto alle donne, così sensibili ai dettagli.

Quando ho guidato una Rolls Royce a Milano non mi sono sentito né autista né ricco possidente: ma mi godevo la tangenziale di Milano a 90 Km/h in una splendida giornata di sole viaggiando rilassato e comodo. Ma poi sono arrivato alla rotonda di piazzale Corvetto, mi sono fermato al semaforo e mi sono guardato attorno: eravamo tutti fermi ammassati in tre file parallele e mi sono sentito subito un po' teso. Partiti una Panda rossa tutta scassata mi ha stretto con decisione. Ho sudato freddo, rallentato,

frenato. Poi sono ripartito girando intorno alla rotonda e me ne sono tornato subito indietro con timore, verso il garage. Giro finito.

E tu che automobilista sei? Domanda che si può rivolgere a chi sta scegliendo l'auto nuova o un set di pneumatici. Ci si può anche chiedere se sei da invernali o da catene. Considerando che le invernali, neve a parte, lavorano meglio alle basse temperature, uno spartiacque è certo la temperatura media del periodo invernale; in Sicilia ad esempio molto mite. Poi le eventuali nevicate anche sporadiche, le salite e discese da percorrere abitualmente. L'utilizzo quasi esclusivo dell'auto intorno al paesello o se si affrontano anche viaggi in altre regioni. Infine, per chi fa pochi chilometri, l'interessante scelta di un pneumatico quattro stagioni: in pratica il battistrada centrale come un invernale e le spalle come un estivo.

Lo sterzo migliore? Deve essere servoassistito, leggero a bassa velocità, ma indurirsi progressivamente per dare sensibilità a velocità superiori. Ci sono anche sterzi che modificano in funzione della velocità l'angolo di sterzata effettivo alle ruote (a pari sterzata): molto utili in parcheggio dove con poco sterzo si imprime la stessa quantità di due giri volante. Poi ci sono sterzi che agiscono anche sulle ruote posteriori (*Integral active steering*), mandandole in controfase rispetto alle anteriori a bassissima velocità (utile per manovre in spazi stretti), e in fase oltre certe accelerazioni trasversali (per stabilizzare l'asse posteriore). Infine una ultima novità, lo sterzo a cremagliera variabile (*Variable sport steering*), di enorme semplicità meccanica, permette di curvare tenendo ferme le mani sul volante nelle curve strette, senza costringere quindi il guidatore a spostarle sulla corona del volante (per evitare di incrociare delle braccia). Inoltre migliora la percezione di reattività dello sterzo nei cambi di direzione, negli inserimenti in curva, nelle correzioni di sterzo in curva quando bisogna aumentare la quantità di sterzo impostata. Insomma, guidare è stringere un volante fra le mani e mandare l'auto dove si vuole.

Sei automobilista o pedone? Io ho scoperto di essere "automobilista" osservando come, da pedone, attraverso le strisce pedonali: lo faccio in fretta per non fare aspettare le auto ferme a darmi precedenza. Se invece attraversi con lentezza incurante di chi aspetta allora sei pedone. Se fai così quando sei a piedi, ma ti infastidiscono i pedoni che lo fanno mentre sei in auto, allora non sei ne automobilista ne pedone: sei solo stronzo.

Guidare di notte mi piace. Il buio toglie evidenza al paesaggio e vedo solo ciò che viene illuminato dai fari della macchina. Vedo solo la strada e le luci sul mio cruscotto. Sono meno distratto, sono veramente solo. Mi immergo in una dimensione dove la guida è totale, dove non ci sono altre distrazioni.