

Data : 10/11/1972

testata: Il Messaggero

IL MESSAGGERO

72

Il Messaggero - VENERDI 10 NOV

AVANTI CON LA TECNICA

di Flaviano Moscarini
Direttore Generale dell'Istituto
Sperimentale Auto Motori - ISAM

**C.D.S. Accensione elettronica a
scarica capacitiva: motore più
pulito, regolare, brillante**



ULTIMO, in ordine di tempo, della grande serie dei Saloni automobilistici autunnali, quello di Torino permette di fare un rapido consuntivo anche in campo tecnico. Le novità tecniche (anche quelle più importanti) di solito non sono appariscenti, perché il più delle volte riguardano la tecnologia dei materiali con cui le automobili vengono costruite. Le variazioni che, ad esempio, si apportano alle sospensioni, alla geometria dell'avantreno o del retrotreno di un autoveicolo, sono vere e proprie novità tecniche, che possono incidere moltissimo sul grado di affidabilità e quindi sulla sicurezza di marcia della vettura; ma sono novità poco « vistose », e non possono essere notate dal pubblico se non confrontando direttamente il comportamento delle vetture di oggi con quello delle vetture di anni addietro. E lo stesso dicasi per migliori rendimenti, più elevati numeri di giri, minori usure dei motori, tutte novità che non appaiono in evidenza, ma che pure sono sostanziali elementi di progresso automobilistico.

Un elemento di cui molto si parla, almeno da un punto di vista « reclamistico », è la cosiddetta accensione elettronica. Chiaramente subito che la stessa è un mezzo per

aumentare la tensione di scarica delle candele, tensione che può passare da 9-12.000 Volts nelle accensioni « normali » a 25-30 mila Volts in quelle elettroniche.

Di tali accensioni esistono diversi tipi, che prevedono l'impiego di bobina normale o richiedono una bobina speciale, e che vengono definiti « a scarica capacitiva » o « a scarica impulsiva » o con altri termini ancora, a seconda della soluzione adottata. Tutti determinano, come già detto, un considerevole aumento della tensione alle candele, assicurando una quantità, frequenza e « consistenza » delle scintille nettamente superiore al normale.

E' bene chiarire che, se è vero che l'accensione elettronica dà indiscutibili vantaggi per i motori a carattere sportivo, cioè con candele fredde che tendono a imbrattarsi a bassa velocità (specie nel traffico urbano), e se è vero che essa dà la possibilità di un'accensione efficiente anche ad un alto numero di giri, discutibili sono invece i vantaggi reclamizzati di minor consumo o altri pregi esaltati dalla pubblicità. Se un beneficio si può constatare, oltre quelli succitati, è la riduzione degli idrocarburi incombusti nei regimi transitori, e in special modo nella marcia in città e al minimo, con diminuzione quindi del coefficiente di inquinamento.

Una novità interessante, esposta nello stand della Pinfarina, è il tettuccio di materiale trasparente-opaco utilizzato per il prototipo Alfa Romeo « Alfetta spider ». La particolarità consiste nel fatto che, volendo viaggiare a vettura scoperta, il tettuccio in questione si può smontare e sovrapporre al lunotto posteriore: grazie al materiale impiegato, nella sua posizione originale è opaco e non permette la penetrazione nell'abitacolo della luce e quindi del calore irradiato, mentre, applicato sopra il lunotto posteriore, diviene trasparente e consente la visibilità verso l'esterno. Ciò è reso possibile dall'ingegnoso sistema di costruzione, che alterna strati di materiale trasparente (di maggiore spessore) a strati di materiale opaco (di spessore minore), il tutto tagliato diagonalmente: in questo modo, variando l'angolo di incidenza dello sguardo attraverso la superficie, si può avere opacità o trasparenza.

A Torino si nota anche una maggiore diffusione di soluzioni non esattamente nuove, ma fino ad oggi « coltivate » in misura limitata. Rientrano in questa categoria i cambi automatici; in Italia lo sviluppo ne è frenato da assurde leggi fiscali, alle quali si deve un parco automobilistico prevalentemente di piccole cilindrata; data la notevole incidenza del costo del dispositivo sul prezzo delle vetture, in genere di classe economica, si ha che proprio sui mezzi più impiegati in città non viene montata una soluzione tecnica preziosa soprattutto nel traffico urbano.

Sempre novità relativa, ma su piano diverso, è la vettura elettrica, che presenta notevoli miglioramenti per quanto riguarda la regolazione dei motori elettrici e le batterie, ma conserva sempre il grosso handicap di un'autonomia limitata e di un lungo periodo per la ricarica delle batterie stesse. Noi siamo dello stesso parere dell'ing. Giacosa, che ebbe a dichiarare: « la vettura elettrica si affermerà solo quando sarà possibile riformarla con la stessa rapidità con cui si riempie un serbatoio di benzina ».

