

Data: 31/10/1968

TAVOLA ROTONDA SUI FUTURI SVILUPPI TECNICI DELL'AUTOMOBILE

ISAM
ISTITUTO SPERIMENTALE AUTO MOTORI (s.p.a.)

Tavola Rotonda sui futuri sviluppi Tecnici dell'Automobile organizzata sotto l'egida della rivista "Quattroruote" - Villa Sassi, 31 ottobre 1968

Le norme sull'inquinamento atmosferico che entreranno in vigore nel 1970 quale influenza avranno sull'architettura generale dei motori? Attualmente le norme in materia non riguardano l'emissione di azoto ma la riguarderanno a partire dal 1970.

Si torna a parlare di motori a vapore, ma sul piano tecnico che possibilità vi sono di rendere questi motori realmente competitivi con quelli a combustione interna?

Sembra dimostrato che i motori a combustione (ciclo diesel) siano meno dannosi per l'inquinamento atmosferico. È prevedibile, sulla base degli attuali risultati tecnici e tecnologici, una più estesa applicazione di tale motore alle vetture da turismo?

L'eventuale sviluppo di un'auto elettrica veramente competitiva sembra legato allo sviluppo delle celle combustibili. Quali possibilità vi sono, allo stato attuale della tecnica e della tecnologia, di realizzare celle combustibili economicamente e tecnicamente valide?

L'iniezione di benzina rappresenta una soluzione indubbiamente costosa per superare gli attuali limiti imposti dalle leggi sull'inquinamento atmosferico. Per migliorare la combustione attraverso una polverizzazione uniforme che assicuri un diametro delle gocce di combustibile sensibilmente costante sono oggi disponibili o si prevede che saranno disponibili, a breve termine, sistemi più economici?

È realizzabile, ad un prezzo economicamente accettabile, con l'ausilio di un cervello elettronico, un sistema di regolazione continuo che permetta di adeguare esattamente la carburazione al variare delle condizioni atmosferiche e operative del motore?

Le fabbriche europee fino a questo momento non hanno concretato un fronte unico di ricerca. Tale fronte che oggi si ritiene, a nostro parere, ancora più necessario dato che il problema della sicurezza tende ad imporci norme tecniche emanate in America e quindi per vetture sostanzialmente diverse dalle europee, è a vostro parere possibile attuarlo e come?

L'uso dei parabrezza fotocromici di cui si comincia a parlare in America quali vantaggi pratici offrono per limitare gli inconvenienti dell'abbagliamento in relazione al loro costo?

Oggi vi è un generale orientamento verso le ruote indipendenti. Si tratta di una esigenza commerciale o ciò risponde ad una necessità tecnica veramente sentita?

Dal punto di vista tecnico, quali vantaggi ma anche quali pericoli potranno produrre le concentrazioni industriali di cui si parla oggi? La diversificazione attuale è uno stimolo all'emulazione e alla concorrenza. Domani, questa emulazione potrebbe venir meno e all'utente essere offerto un prodotto senza alternative.