

La sede della Vm di Cento (Ferrara). Sotto, da sinistra, il motore diesel 425 Chlea che equipaggia l'Alfa 164 Super 2.5 Td e il 425 Clra montato sulla Chrysler Voyager 2.5 TD



**MOTORI ● DA 15 ANNI E' IL PORTABANDIERA DELLA VM**

## La giovinezza del diesel ora punta sul tris

È chi, come il cantante Eugenio Finardi, al motore diesel ha dedicato addirittura un disco. E chi, come i politici italiani, ha fatto di tutto per ostacolarne una corretta diffusione. Diventato elemento innovativo del mercato nazionale dell'automobile nella prima metà degli anni '80, questo tipo di propulsore ha dovuto ridimensionare i propri sogni di gloria a causa di una politica fiscale miope, che ha finito per favorire i motori a benzina, notoriamente meno parchi nei consumi e più dediti all'inquinamento atmosferico.

Fino a questo, oltretutto, in aperto contrasto con quanto accade nel resto d'Europa, dove il motore diesel ha una sua quota di mercato ben più consistente del misero 6 per cento italiano. Si tratta di una penalizzazione che appare ancor più illogica se si considera che proprio un'azienda italiana, la Vm di Cento (Ferrara), è fra i leader mondiali della progettazione e dello sviluppo tecnologico di questo «giovane» motore.

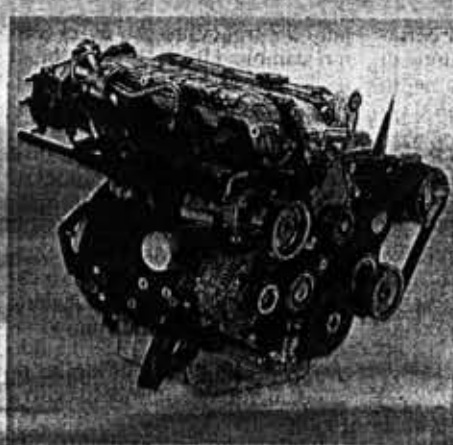
Ora, complice anche la necessaria armonizzazione delle norme fiscali nazionali a quelle della Comunità europea, sembra che i politici ci stiano proprio ripensando, promettendo di rendere al diesel il mal tolto. Un cambiamento senza dubbio tardivo che troverà, comunque, la Vm ancora una volta in «pole position».

L'industria, che 15 anni fa «inventò» il motore turbo diesel per autotrazione e che può contare su clienti importanti in tutto il mondo quali Alfa Romeo, Chrysler e Rover, ha infatti allo studio innovazioni tecnologiche che promettono di «rubare» sensibili quote di mercato al motore a benzina.

Mario Brighigna, presidente dell'industria emiliana, illustra i principali sviluppi cui stanno lavorando i progettisti nella sua azienda: «I progetti allo studio sono finalizzati al totale annullamento del ritardo nel tempo di risposta a basso numero di giri del motore turbocompresso».

Il sistema che attualmente è in fase di sperimentazione alla Vm si basa sull'aggiunta di una terza turbina sul medesimo asse delle due che normalmente compongono il turbocompressore.

«I risultati che le prime prove ci hanno dato — dice Brighigna — sono molto incoraggianti. Sogno che la strada intrapresa è valida. Dovremmo, quindi, ancora una volta portare una rivoluzione



nel campo del motore diesel, ampliando ulteriormente il suo arco di utilizzo ai bassi regimi».

Se per vedere questo motore superturbo diesel dovremo pazientare soltanto una manciata di mesi, per un altro progetto ancora più rivoluzionario, oggi ancora allo stato embrionale, i tempi si

prevedono decisamente più lunghi. «Siamo persuasi — sottolinea Brighigna — che il motore diesel del Duemila possa essere totalmente innovativo. Ci sono molte possibili direzioni verso cui indirizzarci. Sicuramente dovrà nascere una generazione di motori più potenti, leggeri, meno in-

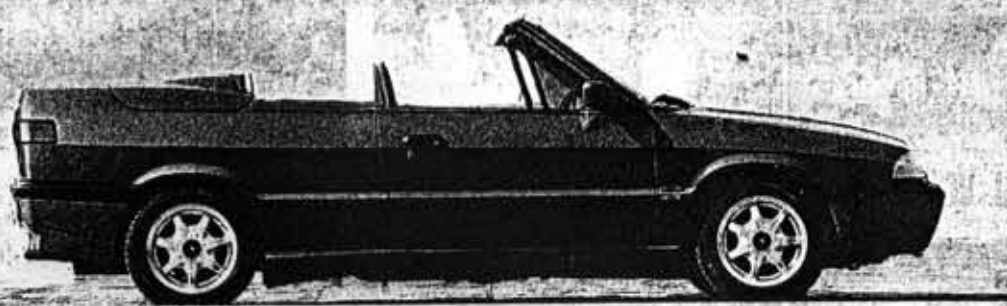
quinanti e meno costosi di quelli in produzione oggi. Fra le ipotesi di lavoro ce n'è una molto suggestiva: si basa su un motore due tempi e tre cilindri a iniezione diretta. Ritengo che riuscire a progettare un'unità di questo genere potrebbe portare a un motore estremamente potente in rapporto alla cilindrata, caratterizzato inoltre da dimensioni compatte e pesi molto ridotti.

«Siamo comunque ancora nella fase delle ipotesi — conclude Brighigna — e ogni strada potrebbe essere interessante da approfondire».

È evidente che si tratta di progetti a lungo termine e che richiedono grande impegno in futuro per essere concretizzati. Si tratta di traguardi importanti che, comunque, non sembrano impressionare gli uomini di Cento già impegnati a lavorare per le automobili del futuro, certi di poter raggiungere ulteriore competitività al motore diesel. Indipendentemente da balzelli e incongruenze fiscali tipicamente italiane.

Paolo Beducci

## L'Alfa 33 diventa cabrio-laboratorio

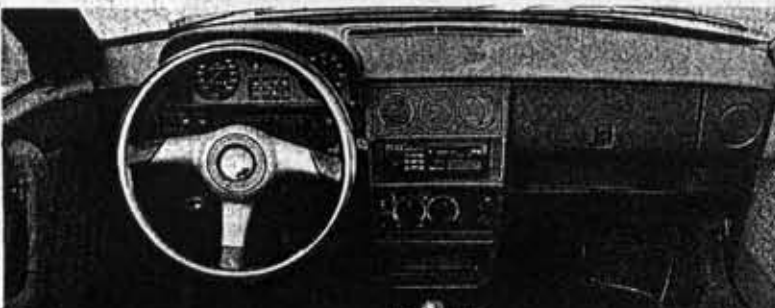


È semplice unico: meccanica dell'Alfa 33 S 16V Permanent 4, disegno della Caverdesign di Carlo Vermiglio, realizzazione della Carrozzeria Engalcar dei fratelli Galbiati con l'importante contributo di alcune fra le più note aziende del settore. Si chiama «Alfacabrio 33S» questa vettura in grado di ribadire gusto e qualità italiani nell'allestimento ma nel pieno rispetto delle prerogative meccaniche dell'Alfa Romeo e della Pininfarina. Trasformare una quattro porte in una cabrio non è compito facile, ma l'intervento stilistico è riuscito a rendere moderne le forme di base della «33» giudicate superate. Interessante la ca-

pote elettrocomandata che, abbassata, va a finire in un alloggiamento fra baule e sedile posteriore. Nell'allestimento si trovano le «firme» Nardi, Pirelli, P.P.G. Roadstar, Johnson Wax, Texdesign, Sparco e Montefibre. Sono soprattutto le applicazioni fatte da questa azienda a risultare particolarmente innovative. Il rivestimento di sedili, pannelli porta, pavimento, bagagliaio e telo capote è stato realizzato con soluzioni d'avanguardia destinate a trovare sbocco sul mercato.

Sull'«Alfacabrio 33S» la Montefibre porta al debutto materiali di qualità, con prezzi competitivi e riciclabili. E di questi tempi non è poco. ●

La plancia e una vista laterale dell'Alfa 33 costruita in esemplare unico con carrozzeria cabriolet. La meccanica e il motore sono quelli di serie della versione «33 S 16 V Permanent 4»



### TACCUINO

## Automotor dal 24 al 28 al Lingotto

Mercoledì apre i battenti al Lingotto di Torino la sedicesima edizione di Automotor, salone internazionale di componenti, ricambi, accessori e attrezzature per auto. Organizzata dall'Unione italiana dei costruttori d'autoveicoli (Uica) e riservata agli operatori del settore, la rassegna si sviluppa su un'area di 50 mila metri quadrati; vi partecipano 450 espositori di 11 Paesi, (orario d'apertura dalle 9.30 alle 19).

Nel cinque giorni di svolgimento, il Salone ospiterà numerose manifestazioni; le due giornate del convegno sulle «Nuove frontiere per l'elettronica nell'autoveicolo», in programma il 24 e il 25 marzo; sempre il 24 è in calendario il seminario su «Il mercato dell'aftermarket automobilistico negli USA». Il 27 è previsto l'incontro su «Ecologia e sicurezza. Legge, manutenzione e revisione» a cura della Confauto.

● «Ambiente e motorizzazione», questo il tema principale di MotorMonza '93 che si svolge da oggi al 28 marzo nel padiglioni della Fiera della città brianzola. La manifestazione, accanto all'esposizione di auto e moto e momenti di spettacolo, propone domani il convegno su «Attualità e prospettive del recupero e riciclaggio dell'auto» che vedrà la presenza dei più noti esperti italiani del settore.

● Entro il 1995 a Milano e Brescia ci sarà una rete di stazioni di servizio per veicoli elettrici dove il «pieno» potrà essere fatto non solo con la ricarica ma anche con il cambio di tutto il pacco batterie. È questo l'obiettivo principale di un progetto unico in Italia per la diffusione dei veicoli elettrici.