



## Meglio evitare di.....

### **Il tacco-punta**

Si tratta di una tecnica che può portare a risposte anomale del sistema di iniezione o del comportamento del cambio automatico.

Spesso i sistemi di controllo dell'iniezione o del cambio automatico vengono ingannati dalla contemporanea presenza di segnali contrastanti tra loro, come possono essere quelli di accelerazione e rallentamento, portando a volte all'applicazione di strategie di emergenza che possono limitare le prestazioni dell'auto talvolta avvisando il conducente, tramite l'accensione di spie sul quadro stumenti, del malfunzionamento di qualche dispositivo.

Diventa inoltre impossibile, in fase di verifica tecnica da parte delle strutture di assistenza, determinare se di malfunzionamento effettivamente si tratti o soltanto di strategia provocata da alcune episodiche modalità d'uso del veicolo.

### **Il pedale della frizione**

Alcuni automobilisti hanno l'abitudine di guidare tenendo costantemente il piede sinistro poggiato sul pedale della frizione; oltre ai ben noti rischi di usura prematura del cuscinetto "reggispinta" (dispositivo che in collaborazione con altri permette di disinnestare la frizione) e/o della frizione stessa, a causa degli slittamenti prolungati e non necessari, possono verificarsi anche più o meno lievi anomalie di funzionamento dell'impianto di iniezione del motore.

Perchè?

L'incremento del numero di componenti a controllo elettronico degli autoveicoli prevede il ricorso ad un numero sempre maggiore di sensori incaricati di informarli della azioni e, per quanto possibile, delle intenzioni del conducente.

Per questo motivo anche il pedale della frizione è stato dotato di sensori specifici, generalmente interruttori a doppio contatto.

Se quindi nella nostra condotta di guida compiamo azioni apparentemente in contrasto tra loro, come può essere il premere costantemente ed a lungo contemporaneamente i pedali dell'acceleratore e della frizione o del freno, il sistema di controllo del motore (ma anche, ad esempio, quello dell'ESP) può essere tratto in inganno e rifugiarsi nell'utilizzo di una delle strategie di funzionamento "ibrido", ovvero strategie di compromesso tra quello che il calcolatore interessato dovrebbe fare e quello che in quelle specifiche circostanze ed in base a segnali contrastanti tra loro è in grado di decidere.



Possono, in queste circostanze, venire registrate dal sistema nella memoria interna dei calcolatori alcune anomalie passeggere la cui presenza può complicare non poco il lavoro del riparatore in caso di inconveniente, inondando le schermate dei dispositivi di diagnosi elettronica di segnalazioni niente affatto pertinenti con il vero problema eventualmente presente nel veicolo.