



Risparmiare carburante

A parte le precauzioni consuete (pressione corretta dei pneumatici, assenza di portapacchi sul tetto se non necessario, marcia con finestrini chiusi, veicolo sgombro da pesi inutili, climatizzatore acceso il minimo indispensabile, piede di velluto, utilizzo della più alta marcia possibile, guida con acceleratore costante, ecc...) c'è almeno un altro aspetto non proprio marginale sul quale sono state spesso poste domande.

Può accadere infatti che, soprattutto per l'elevato costo odierno del carburante, in presenza di una discesa si disinserisca la marcia per lasciar avanzare l'auto trascinata dalla forza di gravità, oppure la si lasci scorrere fino allo Stop col cambio in folle o, se la distanza è breve, con il pedale della frizione premuto, con il motore acceso ma al minimo.

Se questo comportamento era giustificato ed aveva una sua logica con veicoli alimentati tramite carburatore o impianto di iniezione diesel tradizionale non Common Rail, con i veicoli moderni in realtà questa condotta di guida sostanzialmente non ci fa risparmiare neanche una goccia di carburante ed anzi ci espone a dei rischi supplementari legati al maggior utilizzo dei freni.

Vediamo il perchè:

per quanto riguarda i freni non dovrebbe esserci bisogno di molti chiarimenti. Essendo il motore scollegato alle ruote esso non esercita più alcun tipo di resistenza all'avanzamento del veicolo e saremo quindi costretti ad un uso più intenso dell'impianto frenante, con le conseguenze del caso (surriscaldamento, fading - perdita di efficienza progressiva a parità di forza esercitata sul pedale del freno, usura..).

Il mancato risparmio di carburante è invece legato alla tecnologia di controllo dei moderni sistemi di iniezione diesel Common Rail e Benzina.

Quando si decelera ed il pedale dell'acceleratore è completamente rilasciato, il calcolatore di iniezione (presente anche nel diesel Common Rail) blocca completamente l'uscita di carburante dagli iniettori finchè il motore, trascinato in rotazione dal movimento delle ruote, non raggiunge la soglia minima di circa 800 giri/min. Solo a questo punto l'alimentazione elettrica agli iniettori viene ripristinata ed essi ricominciano ad erogare carburante. *

Con i moderni veicoli RENAULT® quindi, in decelerazione e per regimi motore superiore agli 800 g/min, lasciando inserita la marcia e tenendo il piede sollevato dall'acceleratore, non si consuma un grammo di carburante e si ottiene dal motore un utile aiuto al rallentamento della marcia del veicolo.

Il consiglio è quindi di decelerare utilizzando il più possibile la scalata delle marce ed il conseguente freno motore: si risparmieranno carburante e freni.

Solamente nei veicoli con cambio automatico l'effetto di rallentamento che è possibile ottenere in rilascio potrebbe essere meno evidente, particolarmente in quelli con tecnologia di controllo del cambio meno recente.

* - Detto per inciso: è proprio per questo motivo che, quando si affronta a velocità moderata e con la seconda o terza marcia inserita una curva secca che obblighi a togliere completamente il piede dall'acceleratore per ridurre al minimo la velocità, ad un certo punto l'auto non decelera più ma conserva, a nostro dispetto, la velocità fino allora raggiunta, anzi, ci dà l'impressione di accelerare da sola.

Questo si avverte perchè il calcolatore dell'iniezione ha riattivato l'alimentazione degli iniettori per tentare autonomamente di mantenere il motore al di sopra della sopradetta soglia minima di 800 giri/min.

Se possedete una RENAULT® con cambio meccanico (per i veicoli con cambio automatico entrano in gioco altri fattori di gestione autonoma dell'iniezione) e volete una conferma a quanto detto poc'anzi fate da voi una semplice prova:

scegliete una strada pianeggiante dritta, larga e poco trafficata, viaggiate in prima o seconda marcia a velocità moderata, sollevate completamente il piede dall'acceleratore e lasciate che l'auto rallenti spontaneamente senza fare altro che controllarla con lo sterzo; quando il motore avrà raggiunto circa 800 giri/min esso delicatamente riaccelererà spontaneamente e l'auto smetterà di rallentare perchè a quel punto gli iniettori avranno ripreso a funzionare ed il motore a consumare carburante.



In alternativa, sempre in riferimento alle RENAULT® con cambio meccanico, se avete installato il computer di bordo potete posizionarvi nella schermata "Consumo istantaneo" e seguire il metodo di verifica dell'autotest precedente.

Vedrete che il valore indicherà 0,0 Lt/100 km sinchè il regime di giri non raggiungerà la soglia di reinserimento dell'iniezione.

Pertanto finchè il motore sarà costretto, sempre con acceleratore completamente a riposo, a girare a regimi superiori ai suddetti 800 g/min non si consumerà un grammo di carburante, il veicolo verrà rallentato nella marcia e se ne conserverà il miglior controllo possibile.

Ultima annotazione: se avete un veicolo con computer di bordo potete utilizzarlo alla pagina "Consumo istantaneo" (la più utile insieme a quella dell'autonomia) per verificare, a parità di condizioni, quanto influisce sul consumo l'utilizzo della climatizzazione o la marcia con finestrini aperti. I risultati potrebbero essere interessanti.

Potreste accorgervi, ad esempio, che non conviene utilizzare il motore al di sotto di un certo numero di giri, in quanto, a parità di velocità, in quelle specifiche condizioni di marcia, esso consuma meno se gira a regime più alto con una marcia inferiore di quanto consumi invece con una marcia più alta ma con regime di rotazione del motore inferiore alla sua soglia critica.

Nota: il "Consumo istantaneo" viene calcolato a partire da una velocità minima, in genere 30 Km/h; al di sotto di essa le cifre visualizzate sul display vengono sostituite da trattini.

Inoltre ogni conteggio cesserà al momento dell'accensione della spia di riserva carburante.