



babbucciodonosor

LA GIOIA DI UNA NUOVA FREGATURA, LE AUTO START&STOP

6 January 2013

Ci risiamo, una nuova fregatura è alle porte, le auto cosiddette Start&Stop (**S&S**).

La progenitrice fu la Fiat **Regata ES**, che tutto sommato non era un grande casino dal punto di vista meccanico, una batteria più potente, una accensione **Marelli Digiplex**, un motorino rinforzato e qualche sensore qui e là.

Seguirono poi i tedeschi e i francesi, ma queste auto non incontrarono il favore del pubblico per via del costo maggiore e di qualche problema elettromeccanico.

Ora le industrie automobilistiche ci **riprovano** alla grande perché la chiacchiera di facciata è la benedetta/maledetta **CO₂**, e ridurre l'emissione è obiettivo primario.

Piuttosto un breve inciso sulla CO₂: ma i fautori della causa antropica si rendono conto che nelle loro previsioni catastrofiche non tengono minimamente conto del ciclo dell'acqua e che i loro conteggi sono viziati da un errore di fondo e cioè che la temperatura su Marte, Giove, e Saturno è aumentata senza nessun effetto antropico, o è colpa nostra anche questo?

Non è questa la sede, ma andava detto perché le case automobilistiche cavalcano questa tigre guardandosi bene dal dire che il sistema S&S è un sistema poco costoso per adeguare i motori all'incombente Euro 6, per loro va bene, per noi miseri utilizzatori no, è solo una bella fregatura.

Volete sapere il perché? Bene ve lo dico subito.

Tutti noi con uno straccio di garage/box/giardino, abbiamo in casa un carica batterie che in caso di KO della batteria riesce a toglierci dagli impicci più o meno rapidamente, qualcuno dove fa più freddo ha anche un avviatore.

Già con le Euro 4 questi casalinghi accorgimenti davano qualche problema alla elettronica sempre più sofisticata delle auto, poi con le Euro 5 il tutto è peggiorato.

Ora la presenza delle S&S sta per farsi massiccia, addirittura per il 2015 si prevede che il 70% del nuovo ne sarà dotato (vedi tu che risparmi, vuoi mettere il costo di una batteria di nuovo tipo, sviluppata tra l'altro non da loro, e un po' di elettronica con il costo di ricerca e sviluppo e costruzione di un sistema tipo il Multiair Fiat?

Ma è possibile che ci siano solo problemi? In fin dei conti il consumo diminuisce fino al 20% in città (Succede nei loro sogni, basta vedere quanto dichiarano di consumo e quanto è quello vero; qualcuno in Germania addirittura fa le prove di consumo senza pilota a bordo) e le tabelle di CO₂ emessa sono rispettate, peroooo..... Tho, c'è un

però.

Per caricare queste batterie occorre un carica batterie particolare, con una curva di carica particolare, funzione della temperatura della batteria e della sua tensione residua e una notevole pratica nel farlo, e trovarla prima di tutto, perché le batterie più sofisticate, quelle AGM, per sistemi S&S con recupero di energia, NON possono stare nel cofano, dato che non sopportano le alte temperature del vano motore, e quindi sono messe dove c'è un buco atto ad ospitarle.

Ma la gioia non è finita qui. Capita ogni tanto che di sabato pomeriggio o domenica mattina, col gelo o col caldo, uno si trova la batteria a terra. Che si fa? Si arriva con un amico/parente al più vicino centro commerciale, si compra una batteria, si torna a casa si monta la nuova batteria, si inizializzano gli alzacristalli, se hanno il sistema antipizzicamento e a chiusura automatica, si gira la chiave e ciao. Bene le nuove batterie non le venderanno i centri commerciali perché? Perché per cambiarle occorre una procedura particolare, un tester da officina che dica alla Ecu che è stata sostituita la batteria con una nuova e analoga, si sceglie tra quelle che la Ecu riconosce, lo si dice alla Ecu, si attende che la Ecu dia l'ok per la sostituzione, si esce dalla procedura di inizializzazione, si procede con gli alzacristalli, si mette in moto, si controlla che l'alternatore sia pilotato come si deve e carichi correttamente la batteria, si attende che l'auto vada in temperatura e si fa funzionare il sistema S&S. Se tutto è ok ritirate l'auto con una spesa decisamente superiore a quello di una auto "tradizionale", perché non pensate che un meccanico o un elettrauto (distinzione che non esiste più dato che ormai le officine di entrambi si chiamano, per legge, "Officina Meccatronica") lavorino per una ora buona gratis. Avete risparmiato di benzina? E quanto cavolo mi costa questa sostituzione?

Tanto per chiacchierare, le attuali auto Euro 5 cominciano ad avere problemi di elettronica praticamente inesplicabili quando le batterie iniziano ad invecchiare, cioè intorno ai 16/20 mesi, quanto tempo passerà prima che le nuove batterie S&S comincino a dare problemi?.

Assisteremo ad una ricerca di vecchie auto Euro 4/Euro 3? Chissà.

In fin dei conti in certe città del Nord (una per tutte Parma) l'ingresso in centro è vietato alle Euro 4, cosa mi serve farmi una Euro 5 se in capo a due o tre anni mi trovo con l'auto che è inutilizzabile per questo scopo? Alla fine chi ha risparmiato? Le case automobilistiche, noi no di certo. Però avete una auto S&S, la cosa non vi rende felici?

Vi allego una tabella di carica di una batteria AGM trovata in rete, non ho trovato quella relativa alla sua desolfatazione durante la ricarica, ma non si può avere tutto dalla vita

**AGM Charge and Float Voltages
at Various Temperature Ranges**

Temp. °F	Charge		Float		Temp. °C
	Optimum	Maximum	Optimum	Maximum	
≥ 120	13.60	13.90	12.80	13.00	≥ 49
110 – 120	13.80	14.10	12.90	13.20	43 – 49
100 – 110	13.90	14.20	13.00	13.30	38 – 43
90 – 100	14.00	14.30	13.10	13.40	32 – 38
80 – 90	14.10	14.40	13.20	13.50	27 – 32
70 – 80	14.30	14.60	13.40	13.70	21 – 27
60 – 70	14.45	14.75	13.55	13.85	16 – 21
50 – 60	14.60	14.90	13.70	14.00	10 – 16
40 – 50	14.80	15.10	13.90	14.20	4 – 10
≤ 40	15.10	15.40	14.20	14.50	≤ 4

Tensioni di carica agm.jpg

Estratto da "<http://www.electroyou.it/mediawiki/index.php?title=UsersPages:Babbucciodonosor:la-gioia-di-una-nuova-fregatura-le-auto-start-stop>"