

49° giorno dell'assedio economico - I sanzionisti seminatori di disordine aiutano i selvaggi abissini

Anno 51 - N. 5 - Italia e Col. cent. 20

Milano — Domenica, 5 Gennaio 1936 - - Anno XIV

EDIZIONE DEL MATTINO

# CORRIERE DELLA SERA

# L'automobile a molla

Si è detto che i Giapponesi hanno costruito un tipo di automobile a molla. E' una novità di cui la stampa tecnica mondiale, pronta a impadronirsi di ogni cosa che desti curiosità e interesse, non si è ancora occupata. Tuttavia non è difficile esaminare il problema dal punto di vista generale, in attesa del momento in cui i Giapponesi invaderanno il mercato mondiale con la nuova macchina, costruita in serie e offerta a prezzi di assoluta concorrenza.

Se avete un ragazzo in casa, penso che il miglior regalo che gli possiate fare per la Befana sia una automobilina di latta, di quelle a colori vivaci e con l'autista in livrea sul posto anteriore. La troverete da ogni negoziante di giocattoli. Il ragazzo si diventerà a caricarla e a vederla correre fra i piedi delle persone di famiglia. I Giapponesi, che sono anche fabbricanti ingegnosi di giocattoli a buon prezzo, hanno pensato che, ingrandendo le dimensioni, dall'automobilina "destinata a divertire i fanciulli si poteva passare alla vettura utilitaria con uno o due posti, imitandone gli ingenui meccanismi. Difatti alla piccola molla dell'automobilina di latta si può sostituire una grossissima molla, da caricare non più a mano ma a macchina, ed ecco la forza motrice. Una volta caricata, cioè avvolta su se stessa e pronta a svolgersi, una molla corrisponde a un serbatoio di benzina più il motore. Non resta che liberarla e trasmettere alle ruote nei modi soliti il movimento ch'essa provoca sull'asse principale. La vettura camminerà come le altre, col vantaggio che, oltre a non aver bisogno del carburante, non richiederà né acqua per raffreddare il motore, né presenterà pericoli di incendio, né manderà fuori i nocivi gas dello scappamento. E' vero, che se la molla si rompesse, per strada dovrete tornarvene a casa a piedi, ma certo l'inventore giapponese avrà pensato non a una molla sola, ma ad un sistema di molle, le quali non potranno rompersi tutte contemporaneamente.

Tutto qui? No. Cavate di tasca l'orologio, un'altra macchina a molla che vi è assai familiare. Dire che l'orologio è una macchina è dir poco: esso è addirittura un ~~pi~~ificio, per quanto minuscolo e spesso tascabile, perchè vi distinguiamo il motore primo (la molla), le trasmissioni e gli utensili (le sfere). La molla dell'orologio, se la si lasciasse libera di svolgersi senza alcun impedimento, non vi permetterebbe di misurare il tempo perchè da principio si muoverebbe rapidamente e poi rallenterebbe. Per l'automobile da giuoco la cosa ha poca importanza, giacchè basta il movimento in sè, anche se irregolare, a suscitare l'interessamento del fanciullo. Tuttavia, se osservate, noterete che quei giocattoli sono muniti di una pesante rotella di piombo di cui a prima vista non si comprende la funzione. Si tratta di un piccolo volano destinato a regolarizzare, in certi limiti, la velocità della carrozzetta: la molla deve fare in principio la fatica di mettere in moto anche il volano; verso la fine del moto, quando la molla stanca non darebbe alla carrozzetta che un limitato impulso, la rotella di piombo aiuterà a migliorare le condizioni della corsa. Per l'orologio, come per l'automobile vera e propria, la soluzione diventa meno facile. L'orologio ha bisogno di una velocità strettamente uniforme e perciò si deve ricorrere al pendolo o al bilanciere a spirale che realizzano l'isocronismo. Per l'automobile non è necessaria una velocità assolutamente uniforme; per contro si dovrà disporre non di una sola ma di più velocità per andare adagio nelle salite e correre su strada piana.

Ordunque, gl'inventori dell'automobile a molla hanno dovuto pensare ad un apparecchio regolatore capace di obbligare le molle a svolgersi con relativa uniformità. E' probabile che questo effetto non si possa raggiungere per mezzo di volani, i quali, per riuscire efficaci, dovrebbero assumere dimensioni eccessive. Vi è, per altro, da considerare che, entro certi limiti, fa da volano la stessa vettura. Poi occorrerà il cambio, che potrà essere del tipo solito o confondersi con l'apparecchio regolatore.

Gravi difficoltà potranno sorgere dalle dimensioni degli apparecchi. Calcolando sui tipi di molle conosciute, si giunge a volumi e pesi straordinari, anche se, come è inevitabile, si hanno di mira carichi limitati e velocità ridotte. Tuttavia, ora che disponiamo di metalli capaci di raggiungere altissimi coefficienti di elasticità, è probabile che il sistema di molle possa trovar posto in un cofano di forma e volume non molto diversi dagli attuali, in modo che la linea della vettura non abbia a risultarne alterata.

Il comando della vettura a molla riuscirà assai più facile di quello della vettura a benzina. La circolazione crescerà allora a dismisura. Dovremo rinunciare definitivamente a passeggiare per le strade cittadine, o costruire piste distinte per chi si ostinerà ancora a far da pedone e per chi amerà la corsa non perigliosa e il facile ardire meccanico.

Tornando indietro, abbiám visto che non si potrà dar la corda all'automobile come la diamo all'orologio. (In teoria potremmo farlo, ma per la scarrozzata di un'ora dovremmo stare attaccati alla manovella per una settimana.) Occorrerà la carica meccanica. Ma questa non sarà una difficoltà. Avrete nella rimessa (stava per sfuggirmi *garage*) un motore elettrico che in poco tempo vi porrà l'automobile in grado di viaggiare. Naturalmente, un apparecchietto ingegnoso posto sul cruscotto vi permetterà di conoscere ad ogni movimento la carica residua e quindi, se non siete troppo distratto, vi eviterà il pericolo di restare per strada e farvi rimorchiare sino al più vicino punto di rifornimento elettrico.