

E' forse la spiccata tendenza dei motori, a integrarsi in sistemi propulsivi completi. la caratteristica più importante di questo Salone e di quello che ci aspetta nel 2008.

Per essere chiari dobbiamo definire cosa intendiamo per "sistema propulsivo": tutto quanto controlla il movimento nelle sue componenti di potenza e di direzione e tutto quanto, in un modo o nell'altro, rileva, controlla, compara, monitora e decide autonomamente. Semplificati i comandi, che, oltre alle leve dell'acceleratore, dispongono, per le motorizzazioni bimotori di una certa potenza entro bordo o entrofuoribordo, di un joystick capace di far fare alla barca evoluzioni incredibili; integrate e interattive tutte le funzioni strumentali; semplici e intuitivi i azionamenti; discreto e invisibile il computer che regola e controlla tutto: direzione, accelerazione, per ottenere il massimo delle prestazioni e del comfort dal motore con il minimo consumo e il minimo inquinamento.

Il costruttore del motore, insomma, si propone di essere al cantiere e all'utenza come unico responsabile di tutto quello che concerne la propulsione, chiudendo la catena di responsabilità che una volta veniva invocata a giustificare inefficienze e disfunzioni.

I nostri lettori hanno trovato nel numero di settembre il resoconto della nostra visita alla Volvo Penta, che ha inventato la trasmissione IPS; trovano in queste pagine quello della nostra visita a Charleston, dove Cummins Mercuriuser ha inventato il joystick per la trasmissione Zeus, lo propone anche per i piedi di prua: intravediamo a breve anche l'estensione ai fuoribordo compatibili, come il Verano. Ma, a parte questi esempi chiave, dobbiamo notare che tutti i fabbricanti si preoccupano di offrire validi sistemi di controllo ancorati al computer di bordo, in modo da massimizzare il piacere di andar per mare e diminuire la fatica dei comandi complessi e le disfunzioni o i guasti. Tanto per citare un esempio, la ZF Marine sinora si era occupata di riduttori, invertendo l'ingranaggia, proporrà al Salone, oltre al nuovo piede POD, un sistema elettrico di controllo e un sistema elettronico di controllo.

Se l'interesse per il biodiesel, anche se le quantità disponibili in Europa non ne lasciano un impiego esteso, limitato anche dalla facile ossidazione che può danneggiare i serbatoi di carburante dei diesel. Volvo Penta sta sperimentando una miscela al 20% preparata in Svezia. Caterpillar rende addirittura disponibile un motore C18 per l'uso di miscele biologiche.

La tendenza è verso una standardizzazione: uno stesso motore



FB ELETTRICO TORQUEEDO - La versione a gambo lungo del piccolo fuoribordo elettrico Torqueedo commercializzato da Selva: la batteria al litio montata sulla testa garantisce un'autonomia a bassa velocità di oltre 5 ore e mezza.

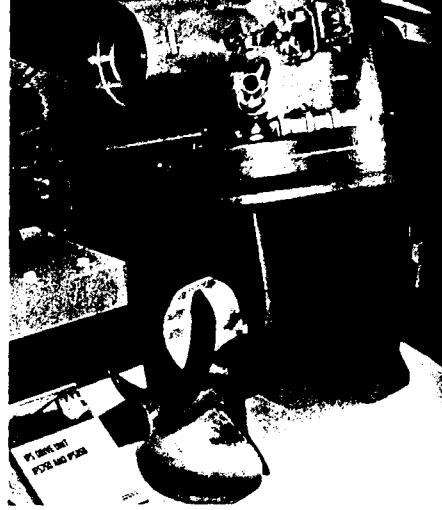
usato per più potenze, gli stessi componenti modulari usati per più motori. Lo fa Cummins con la serie più piccola dei motori a quattro e a sei cilindri. Lo fa Mercury riducendo a quattro cilindri la testa a sei del Verado. Sono solo gli esempi più lampanti e i più recenti. Ma è la strada intrapresa da molti per risparmiare sulla produzione e sulla gestione dei ricambi; in definitiva per offrire un migliore servizio e costi più contenuti all'utenza.

Queste le considerazioni generali: vediamo ora più da vicino le novità di questo Salone.

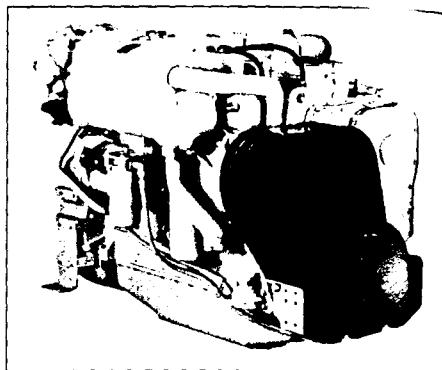
Innanzitutto la logistica: chi è interessato ai motori continuerà a trovare nel seminterrato del padiglione C gli entro bordo e le trasmissioni, ma se vuole vedere anche i fuoribordo e i package dovrà visitare il piano terra del padiglione D, recuperato quest'anno interamente al Salone.

Passiamo ai motori, che citiamo nello stesso ordine in cui ci sono pervenute le comunicazioni. Vi abbiamo già parlato in settembre delle novità Volvo Penta: nuovi IPS più potenti (estesi anche ai motori a benzina), montaggi plurimi, un 4 cilindri da 300 CV, un gruppo entrofuoribordo a sei cilindri da ben 370 CV (il più potente esistente), un diesel da 670 CV da 11 litri.

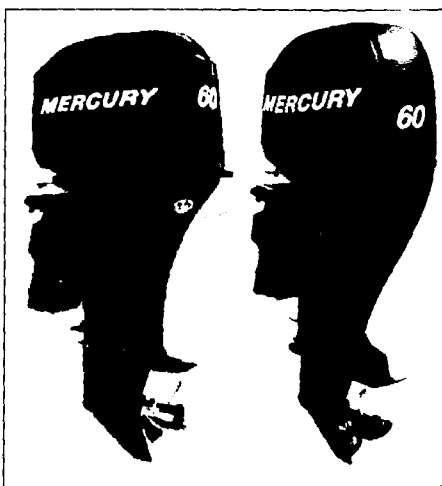
Vi parliamo, in altre pagine di questo nume-



IPS VOLVO PENTA - La nuova trasmissione IPS della Volvo Penta da 750 o 850 CV consente, in versione binata, motorizzazioni fino a 1.700 CV: con 4 motori si può arrivare a 3.400 CV.



CUMMINS 600 CV - L'ultimo potenziamento dell'8,3 litri Cummins gli fa guadagnare 60 CV e lo porta quindi a una potenza di 600 CV.



MERCURY VERADO - I nuovi modelli Mercury da 20, 40 e 60 CV abbandonano la vecchia linea per assumere quella del Verado, più armoniosa e apprezzata.

NAUTICA

SEP