



Il brutto anatroccolo

E' probabilmente la trasmissione più criticata, snobbata e, se vogliamo, concettualmente scomoda per chi, con la propria barca, intende pescare. Tuttavia nelle motorizzazioni entrofondi non mancano alcuni aspetti positivi che vale la pena di conoscere.

Testo e foto di Benedetto Rutigliano

Perché scomoda solo "concettualmente"? Proviamo, in questo articolo, a dare una risposta comprensibile, sulla scorta della mia esperienza personale. La preferenza del pescasportivo è stata traghettata verso la diffidenza per questo genere di trasmissione, a causa delle complicatezze che i vecchi piedi poppieri comportavano in fase di manutenzione. Per primissimi modelli di cuffie era prevista la sostituzione addirittura ogni anno, il che significava smontare e rimontare il piede poppiero ogni fine stagione, con conseguenze sui costi di manodopera. Oltretutto, nel comune pensare la reticenza verso l'Efb è stata sempre alimentata per via delle indubbi maggiori possibilità di intrusione di acqua attraverso i piedi poppieri che, per loro ca-



ratteristica progettuale, prevede diversi punti "nevragliici" come i mozzelli elica, i rinvii degli alberini di trasmissione, le tubazioni di aspirazione e di scarico.

Per giunta, l'unità termica di un Efb ha pesi e ingombri, inoltre vi si aggiunge la necessità di collocarla a ridosso dello specchio di poppa, il che ha posto, nei decenni, problemi sia ai cantieri costruttori sia come dimensionare e sagomare i casseri, sia agli utenti che si trovavano il pozetto ingombro proprio dove sarebbe servito più calpestio, soprattutto se costoro erano anche pescatori sportivi.

Efb da evitare?

Per rispondere è necessario ponderarne i pro e i contro. Sui secondi abbiamo già ammorbato e reso sonnolenta l'introduzione, per cui non darò più benzina a questo fuoco anche perché, oltretutto, non ci sarebbe nient'altro da diri fuorché rinviangare queste vecchie supposizioni e convinzioni (solo in parte vere).

A me, così, come spero a chi mi leggerà, piace analizzare gli argomenti attraverso punti di vista nuovi, meglio ancorate alle realizzazioni di mercato e/o progettuali. Vi siete mai chiesti, per esempio, se avere il motore "dentro" la barca possa influenzare l'assetto e il comportamento in navigazione della stessa barca, motorizzata fuoribordo? Colgo al volo l'occasione per rispondere a tale domanda, mentre scrivo queste righe. È empiricamente dimostrabile che uno scafo motorizzato fuoribordo ha un comportamento notevolmente diverso rispetto a uno scafo dello stesso modello motorizzato entrofondo o entrofondi. In particolare una barca entrofondi ha una navigazione più morbida e più efficiente, rispetto al caso in cui fosse motorizzata fuoribordo... provare per credere!

Le ragioni sono facilmente intuibili:

- distribuzione dei pesi ottimale, senza masse a sbalzo ma nei volumi dello scafo. Questo contribuisce a una minore predisposizione alla cavalcatura, soprattutto durante le virate veloci e strette;

- maggiore efficienza propulsiva, dovuta all'utilizzo di eliche di diametro e passo generalmente maggiori rispetto a quelli di un fuoribordo di pari potenza. Il motivo è da attribuire alla coppia motrice di gran lunga superiore di motori accoppiati ai piedi poppieri, generata da masse volumiche e cilindrate nettamente superiori ai pari potenza di tipo fb. Tanto è vero che le ultime novità fuoribordo presentate ai recenti saloni nautici sono contraddistinte dall'abbandono del "downsizing" in corso a partire da dieci anni a questa parte, a favore di gruppi propulsivi non sovralimentati ed una cubatura generosa.

- migliore navigabilità con mare formato e/o barca carica: eliche grandi offrono una superficie maggiore sulla quale imprimer la coppia, il che si traduce in andature costanti soprattutto con mare di poppa e barca a pieno carico.

Queste ragioni sono sufficienti per aiutarci a considerare altri vantaggi, come la possibilità di ottenere velocità minime di pianata inferiori rispetto ai fuoribordo, per la ragione appena esposta, nonché la conservazione di andature dignitose anche se vi fosse la necessità di tenere un assetto leggermente cabrato per evitare ingavonamenti a causa del mare alto. A questo si aggiunga una maggiore vita utile degli Efb, in quanto motori di concezione ben più che consolidata e "tradizionalista" rispetto a fb, seppur costante-

IL BRUTTO ANATROCCOLO

mente aggiornati per rispettare le più stringenti normative sulle emissioni inquinanti in vigore negli USA ed in Europa. Ne conseguono consumi che spesso sorprendono l'opinione comune su questi grossi e paciosi blocchi termici, arrivando a percorrenze pari, quando non addirittura migliori dei pur parsimoniosi fuoribordo 4 tempi di media-alta potenza. Mi si obietterà che alcune parti della trasmissione, invero, sono soggette a interventi di particolare onerosità. Il riferimento può essere ai collettori di scarico o agli alberi di rinvio della trasmissione, interventi comunque contemplabili come manutenzione ordinaria in quanto prevista dai costruttori dopo un certo numero di anni od ore di moto.

Confronti e sorprese

Nel trionfo di scetticismo che si è guadagnato in anni di critiche, a torto o a ragione, l'entrofuoribordo ha finito per essere pressoché dimenticato, nonostante gli attuali EFB sarebbero degni di attenzione almeno pari ai moderni FB oggi in voga. Esistivitamente siamo portati a preferire un fuoribordo al "brutto anatroccolo", lasciando che la sostituzione di 37 anodi sacrificali interni non venga minimamente contemplata come onerosa. Semplicemente perché trattasi di una tipologia propulsiva attualmente in piena auge, della quale abbiamo pieni occhi e orecchie.

Nella tabella riporto alcuni freddi dati tecnici riferiti a due modelli specifici, ma le considerazioni sono ovviamente valide a prescindere:

EFB vs FB

modello	Volvo Penta V8-300CE EFB	Yamaha F300 FB
cilindrata	5.3L	4.2L
potenza	300 cv a 5800 giri/min	300 cv a 5500 giri/min
peso	kg 452	kg 260
coppia motrice	510 Nm a 3600 giri/min	400 Nm a 5000 giri/min
conformità emissioni	CARB 4-star	CARB 3-star

La mia attenzione casca, inevitabilmente, sui valori di coppia motrice. Più Nm a favore del EFB, per di più a regimi ben più bassi rispetto al FB, che sarà costretto a darsi al "do di petto" per far uscire dal cavo d'onda, soprattutto con mare avverso, una barca carica di equipaggio ed attrezzi. Ora è chiaro perché la navigabilità è grandemente influenzata a seconda del tipo di propulsione, seppur a parità di potenza.

Non ultimo per importanza il capitolo "emissioni", tema molto sentito ai giorni nostri. Il dato sorprende sebbene, a rigor di logica, un motore la cui progettazione ha radici tecnologiche di altri tempi, per di più di grande cubatura, dovrebbe senz'altro inquinare più degli snelli e brillanti moderni FB: fatto smentito dai dati sopraindicati.

Ma a pesca?

Unici nodi da sciogliere, che sicuramente terranno lontani dagli EFB i pescasportivi più accaniti, sono gli ingombri a bordo del motore EFB, e il suo utilizzo in traina lenta. Il primo problema è stato risolto (dai pochi cantieri che ancora motorizzano le proprie barche con il piede poppiero) adottando lo specchio di poppa di tipo eu-rotransom.

Con tale architettura del pozzetto e dello specchio, il motore risulta incassato sotto un cassetto dalla profondità ridotta, utilizzabile

comodamente come seduta dall'equipaggio. Allo stesso tempo la praticabilità della zona poppiera in pesca è piena, paragonabile a quella di uno scafo motorizzato con un grande fuoribordo. L'utilizzo dell'EFB in traina lenta, invece, è stato risolto dai moderni sistemi di monitoraggio e gestione elettronica (vedasi Volvo Penta E.V.C. System con "Trolling mode") che consentono di regolare il regime di rotazione dei motori con variazioni micrometriche dei giri/min tramite manette elettroniche, come del resto siamo già abituati da anni con i moderni FB. Che non sia l'ora del riscatto per l'EFB? Staremo a vedere.

