



Il brutto anatro ccolo

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

Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

Perché scomoda solo "concettualmente"? Provo, in questo articolo, a dare una risposta comprensibile, sulla scorta della mia esperienza personale. La preferenza del pescaportivo è stata traghettata verso la di fiducia per questo genere di trasmissione, a causa delle complicità che i vecchi piedi poppiers comportavano in fase di manutenzione.

Per i primissimi modelli di cuffie era prevista la sostituzione addirittura ogni anno, che significava smontare e rimontare il piede poppiere 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 indubbie maggiori possibilità di intrusione di acqua attraverso i piedi poppiers, che per loro ca-

rratteristica progettuale, prevede diversi punti "nevraigidi" come i mozzini elica, i rinvii degli alberi 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 collocarlo a ridosso dello specchio di poppa, il che ha posto, nei decenni, problemi sia ai cantieri costruttori su come dimensionare e sagomare i casseri, sia agli utenti che si trovavano il pozzetto ingombrato 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. Sul secondo 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 dire fuorché rinviare 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 ancora se alimentati da novità 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. E' empiricamente dimostrabile che uno scafo motorizzato fuoribordo ha un comportamento notevolmente diverso rispetto a uno scafo dello stesso modello motorizzato entrofuoribordo o entrofuoribordo. In particolare una barca entrofuoribordo ha una navigazione più morbida e più efficiente, rispetto al caso in cui fosse motorizzata fuoribordo... provarla per crederci!

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 cavitazione, soprattutto durante le virate veloci e strette.

- maggiore efficienza propulsiva, dovuta all'impiego di eliche di diametro e passo generalmente maggiori rispetto a quelle di un fuoribordo di pari potenza. Il motivo è da attribuirsi alla coppia motrice di gran lunga superiore dei motori accoppiati ai piedi poppiers, generata da masse volaniche e cilindrate nettamente superiori rispetto 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 e di cubatura generosa.

- migliore navigabilità con mare formato e/o barca carica: eliche grandi offrono una superficie maggiore sulla quale imprimere 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 al fuoribordo, per la ragione appena esposta, nonché la conservazione di andature digiunose anche se vi fosse la necessità di tenere un assetto leggermente cabrato per evitare ingovernamenti a causa del mare alto. A questo si aggiunge una maggiore vita utile degli EFB, in quanto motori di concezione ben più che consolidata e "tradizionalista" rispetto ai 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. E istintivamente 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 attrezzature. 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 poppiere) adottando lo specchio di poppa di tipo eurotransom.

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

comodamente come seduta dall'equipaggio. Allo stesso tempo la praticabilità della zona poppiere 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.

