



Pesca che fai, motore che trovi

Quante volte abbiamo sentito frasi del genere "Eh... ma il fuoribordo vince su tutti!", "Il fisherman per antonomasia è entrobordo", "Mai entrofuori!", e ogni volta cercavamo un confronto con amici pescasportivi per capire qualcosa di più e arrivare a qualche certezza, ma gli assolutismi, soprattutto in mare, vanno sempre debitamente contestualizzati, e l'intento di questo articolo è proprio quello di smussare, quando non demolire, certe convinzioni che spesso limitano l'ampiezza di vedute quando acquistiamo una barca da pesca.

Gli aspetti sui quali una configurazione propulsiva sia vantaggiosa rispetto a un'altra, non devono far dimenticare che la barca è sempre un compromesso (ecco, forse questo è l'unico assoluto) che mi sento di sbandlerare ai

quattro venti...), e, pertanto, a un vantaggio corrisponde il più delle volte una rinuncia. Il compromesso consiste proprio nel ponderare il peso delle rinunce rispetto a quello dei vantaggi di determinate scelte.

Il fuoribordo è una motorizzazione che ha letteralmente spopolato nelle barchine

Testo e foto di Benedetto Rutigliano

dei club di pesca sportiva di tutt'Italia, facendo quasi del tutto dimenticare l'aspra critica che, fino a non più di dieci-quindici anni orsono, raccoglieva nel nostro ambiente, principalmente per il bisogno che essa arreccava a chi preferiva gestire i combattimenti in pozzeria sfruttando l'ampiezza dello specchio di poppa. Il bello è

► Nella foto di apertura il nuovo Yamaha XTO da 425cv, una poderosa unità V8 di 5,6l di cilindrata, capace di prestazioni eccellenti a fronte di consumi ed emissioni impensabili (così come la sua potenza) fino a pochi anni fa.

che l'ingombro c'era e rimane anche nelle barche fuoribordo di oggi giorno... ma pare che tale problematica sia passata in secondo piano, per lasciare spazio al fascino dei "testoni" in bella vista all'estrema poppa, diventati retaggio estetico di prestazioni velocistiche e, dunque, della possibilità di raggiungere gli hot spot più distanti in poco tempo.

Vero è che la pesca sportiva non deve necessariamente significare "big game", ma è altrettanto sacrosanto che un mezzo orientato all'arte aleutica non può limitare il suo proprietario nelle discipline di pesca praticabili nelle acque per le quali la barca stessa è stata progettata. Dunque, è tutta questione di compromesso tra i pregi e i limiti di una motorizzazione rispetto a quelli di un'altra, nonché del peso di tali limiti sulle discipline di pesca che si ama praticare maggiormente.

Efficienza e velocità

Ma quali sono i pregi del fuoribordo? Senz'altro la generale efficienza a velocità di crociera, almeno fino a certi regimi di rotazione: i moderni fisherman fuoribordo consentono andature -mari permettendo- molto elevate senza necessità di tirare i motori per il collo, con percorrenze in termini di miglio/filtro molto lontane rispetto ai vecchi e asettati due tempi di un passato neanche troppo remoto. Tutto ciò è consentito dalla tecnologia che, da un lato, ha concorso alla costituzione di manifatti sempre più compatti e rigidi al punto da poter ospitare sullo specchio di poppa o bracket (la seconda della tipologia di supporto poppiero) una schiera di potenti fuoribordo in numero che si spinge nelle configurazioni più "estreme": fino a 5 unità, dall'altro ci ha consegnato unità termiche sempre più leggere (con alcune eccezioni) e potenti, con rapporti peso/potenza impensabili per i primi fuoribordo quattro tempi entrati sul mercato anni orsono.

Senza vagare nell'iperurano dei mega center console presenti non solo nell'ambiente della pesca sportiva, ma sempre



più o meno qualsiasi scafo con pochi ostacoli e tempo di manodopera, scenario improbabile nel caso di motori entrobordo o entrofuroibordo, che per loro concezione sono "incastonati" in una rete di impianti di vario genere, spesso a loro volta compresi nei piccoli spazi circostanti le camere dei motori: ciò comporta tempi di manodopera molto lunghi, i cui costi andranno a produrre certamente il valore realizzabile. In poche parole, il fuoribordo può essere considerato come elemento standard e modulare; l'entrobordo è

Molti pregi...

Altro pregi delle motorizzazioni fuoribordo è la direzionalità, almeno rispetto alle motorizzazioni entrobordo, in linea d'asse. Anche qui occorrerebbe, tuttavia, fare eccezioni, non fosse altro perché, in taluni casi, in manovra a marcia inversa, molte barche fuoribordo soffrono al punto da apparire iriconoscibili rispetto al loro comportamento in navigazione... ma questo è un discorso che scatta dal topic di questo articolo e invadere la stessa dello specifico, dalla progettazione dello scafo, all'accoppiamento barca/propulsori. Adesso, invece, ci preme analizzare le linee guida che dovrebbero condurre alla scelta di un tipo di propulsione piuttosto che di un altro.

Pregio tutt'altro che trascurabile del fuoribordo è anche la semplicità di sostituzione: rimotorizzare una barca dotata di motori fuoribordo a fine vita conferisce alla stessa molto più valore di mercato rispetto al caso in cui si rimotorizzasse una barca entrobordo. Il fuoribordo è considerato come entità a sé stante, adattabile a





► Soluzioni multiple, sulla poppa dei moderni fisherman, sono diventate ricorrenti: l'area poppiera, d'altronde, non è sempre pienamente fruibile per via degli ingombri delle potenti motorizzazioni a quattro tempi.

traforibordo, invece, come più "dedicati" e specifici. Per tale motivo il mercato riconosce, generalmente, valore superiore alle rimotorizzazioni fuoribordo, piuttosto che entro o entrofuori.

...e qualche difetto

Accenniamo ora ai "contro", che si evidenziano prettamente nell'uso aleutico. A cominciare dalla ridotta dimensione delle eliche, che comporta basse velocità a fronte di un elevato regime di rotazione dell'elica. Ciò si rileva soprattutto quando, in traina veloce, esigiamo una fascia di scia pulita e limpida in cui filare i nostri bubblegator, che in tali condizioni sono troppo visibili dal predatore che intercetta, dal basso, la nostra traiettoria. Un'elica che ruota ad alto numero di giri crea maggiore turbolenza e una scia più "sporca" di quella prodotta da un'elica di dimensioni maggiori, che imprime allo scafo pari velocità di avanzamento a un regime inferiore. Ovvia-

mente, tale caratteristica, tipica del FB, si riflette sui consumi orari, che saranno mediamente superiori a parità di velocità, rispetto a un entrobordo o ad un entrofuoribordo. Altro inconveniente del FB rispetto ad altro genere di propulsione convenzionale, è costituito da una tendenza alla riduzione di efficienza all'aumentare del regime dei motori, soprattutto se ravvicinati in coppia o in un numero maggiore di unità. Di fatto, se la predisposizione all'installazione sullo specchio di poppa non è studiata e testata a dovere, ci si trova spesso a combattere con "furci" di acqua reciproca tra un'elica e l'altra, il che genera fenomeni di cavitation e ventilazione negativi per l'efficacia della propulsione e, dunque, per i consumi di carburante.

Sebbene abbiamo prima sostenuto che, a parità di potenza, i quattro tempi ordinari sono, se non più leggeri, per lo meno pesanti quanto i loro antenati con diversi cavalli di potenza in meno, stiamo pur sempre parlando di gruppi propulsivi che pesano quasi, se non più, di 3 quintali suonati. Immaginate 3 o 4 unità del genere aggrovitate allo specchio di poppa; per quanto solidamente costruiti, abbiamo a che fare con pesi a stazza al di fuori dei volumi dello scafo.

Le perplessità, certamente opinabili ma sempre vive in chi scrive, nascono proprio da questo, e sfociano in una difficile ripartizione dei pesi a bordo. Ripartizione che è, per giunta, variabile perché soprattutto su barche di notevoli dimensioni dotate di due, tre e a volte quattro motori fuoribordo, l'assetto è affidato, oltreché allo studio progettuale della disposizione di impianti, vaschi di contenimento dei liquidi e aree di stivaggio, anche alle riserve di carburante e, si sa, queste ultime variano senza soluzione di continuità in base alle distanze da percorrere, ma anche in rapporto alle condizioni meteorologiche che incidono ovviamente sui consumi.

Un altro punto su cui riflettere oggi giorno, quando parliamo di fuoribordo moderni, è il capitolo "manutenzione".

Un tempo era vero che le vecchie unità a due tempi necessitavano di poche attenzioni,

ma oggi la musica è cambiata poiché la ricerca fonsennata della riduzione dei consumi ha comportato complicazioni costruttive e accorgimenti elettronici che poco o nessuno spazio lasciano alla libertà e all'autonomia di intervento: sia per le manutenzioni ordinarie, sia, a maggior ragione, in caso di avaria. Ciò nondimeno, l'obiettivo della riduzione degli ingombri costringe ad uno spesso clauso-

fobico incastonamento dei vari organi, che richiede necessariamente l'intervento di personale della rete ufficiale. Come dire: "dimenticate il fai-da-te voi che acquistate i moderni fuoribordo!"

Venti di nuovo

Tutto quanto sopra menzionato, sia di positivo che di critico, deve servire per valutare con lucidità e al netto delle suggestioni da "vox populi", l'opportunità di proporsi per una motorizzazione fuoribordo, per lo meno su scafi di dimensioni e peso che cominciano a richiedere più di due fuoribordo per esser mosi e gestiti con adeguata disinvolta.

In chiusura, accantonate le considerazioni e osservazioni che dovrebbero veicolare chiunque intenda acquistare una barca su questa tipologia propulsiva piuttosto che su altre, giova menzionare due novità presentate al 58° Salone Nautico Internazionale di Genova che, per la verità, già bollivano in pentola da qualche anno. La prima è costituita dal fuoribordo turbodiessel da 300 cv presentato dalla britannica COX.

Si tratta di un gruppo termico di 3,7l di cilindrata, con architettura a otto cilindri contrapposti, alimentazione comunitaria e compressore centrifugo, in grado di esprimere una coppia motrice di 550Nm. Gli sforzi progettuali orientati a ridurre i tempi di intervento per la manutenzione ordinaria sono evidenti: tutti i filtri sono a portata di mano appena sfilarla la calandra, così come la girante della pompa di circolazione dell'acqua di mare, dislocata ad altezza di mano, che dunque è possibile sostituirla con barca in acqua, senza operare sul piede del motore, come invece è richiesto, in genere, sugli altri motori fuoribordo. Dal punto di vista delle performance, le promesse riguardano una riduzione del 25% dei consumi medi rispetto ad un'unità a benzina di pari potenza, a fronte di una durata di tre volte superiore rispetto ai tradizionali fuoribordo a 2 e 4 tempi. Gli intervalli di manutenzione di 1000 ore lasciano ben sperare circa la fiducia che il costruttore ripone nel suo progetto dal punto di vista dell'affidabilità, mentre il peso dell'unità dovrebbe non eccedere i 300 kg.

La seconda novità è rappresentata, invece, dal piccolo fuoribordo MF55 presen-



► Honda mantiene lo schema tradizionale del V6 3.5L ad aspirazione naturale e iniezione elettronica, implementato dalla fasatura variabile. Affidabilità comprovata da un progetto ampiamente collaudato.

tato da Tohatsu, alimentato a GPL. Parliamo di un motore da 126 c.c., monocilindrico quattro tempi erogante una potenza di 5 cv all'alimentato, appunto, a gas di petrolio liquefatti. L'unità in sé ha un peso nella media del fuoribordo benzina di pari potenza. Cioè che, a causa delle attuali tecnologie disponibili, ancora svantaggia, è il sernao di GPL. Alquanto pesante ed ingombrante in rapporto alla sua capienza che, per via delle pressioni interne in gioco non può, tra l'altro, essere riempito per più dell'80% della sua capacità totale.

Sotto: il nuovo fuoribordo turbodiessel CXO300 presentato dalla britannica COX.

I numeri sono molto promettenti. In attesa della prova ufficiale... e di un po' di sana concorrenza. Accanto, il nuovo Tohatsu MF55, alimentato a GPL.

