



## E venne il tempo di...

**Non è una vera e propria novità, ma di certo mai prima d'ora il fuoribordo diesel si era presentato sul mercato con tanta determinazione. Stranamente è una tecnologia squisitamente made in Europe, o meglio nord Europe, le cui premesse sono del massimo interesse, e considerando la portata degli investimenti c'è da credere che le caratteristiche vincenti di questi motori incideranno presto sul mercato.**

**A**l principio c'erano solo i fuoribordo due tempi. Potenti, cospicui e tanto, tanto fumosi. Erano motori dalla semplicità ed affidabilità disarmante, a discapito dei consumi di carburante che, oltre a pesare sul portafoglio, limitavano non poco le autonomie delle barche così motorizzate. Poi i costruttori riuscirono ad infilare il blocco di un quattro tempi nelle anguste calandre dei loro motori fuoribordo: fu l'inizio di una nuova era per i diportisti, che potevano così scegliere di essere liberi dalla schiavitù (e dagli aromi) dell'olio per miscela. Di fatto, i due tempi si estinsero, con una sola eccezione (Evinrude) che sfi-

da ancora oggi -e continua a battere- le sempre più restrittive normative antinquinamento vigenti. Abbiamo così vissuto più di un quindicennio nel quasi schiacciante predominio dei fuoribordo quattro tempi benzina, ma l'evoluzione tecnologica impone di battere sempre nuove strade, e allora...attenzione, è alle porte una nuova era che sa di gasolio! Per la verità, gli studi in merito ai sempre più chiacchierati fuoribordo diesel risalgono a più di dieci anni or sono. Oggi sappiamo molto di più in merito alle architetture, ai dati tecnici e prestazionali, anche se ancora in via teorica. La ricerca del connubio fuoribordo-motore diesel parte dal Nord Europa (Regno Unito e Svezia, nella

fattispecie), ed è dall'UK che arriva il motore che ha catturato la nostra attenzione. Un motore che promette, almeno sulla carta, numeri da circo:

- -25% di richiesta carburante;
- 3 volte più durevole di un pari potenza benzina;
- 650Nm di coppia motrice;
- unità termica V8, 4.4L, bi-turbodiesel common rail, con potenza all'albero di 338cv;

### Premesse e promesse

Analizzando questi primi dati di sicuro impatto e suggestione, non possiamo che porci alcuni quesiti, primo fra tutti come si arrivi ad una valutazione tanto lusinghiera sui consumi di carburante: -25% rispetto



ad un fuoribordo di pari potenza quattro tempi a benzina? Rispetto ad un qualsiasi motore diesel marino di pari potenza? Su quali dati tale promessa è fondata? Perché di promessa trattasi, dato che, ad oggi, dopo svariate manifestazioni fieristiche nautiche con la presenza costante di tali motori, ancora non ci è dato conoscere nessun test in mare. La realtà vuole infatti che gli unici test siano stati effettuati al banco: sappiamo solo che a 2000rpm questo motore ha consumato in media 10l/h, che sono saliti a 50l/h a 3000rpm. Riguardo la coppia motrice, le tabelle mostrano un'erogazione praticamente piatta e costante di questo gran numero (650Nm), da 1300rpm fino a 3000rpm, range di funzionamento ottimale per l'impiego nautico, soprattutto se tali motori fossero deputati a spingere barche molto pesanti con mare formato, magari per di più con carene sporche dopo mesi di stazionamento in mare. Una coppia motrice così corposa consente inoltre di montare eliche altrettanto importanti (19x1.25 di serie) per garantire un'elevata velocità di avanzamento sfruttando il regime al quale il motore diesel, per sua natura, ama girare ed oltre il quale è tra l'altro inutile spingersi. Sulla durata di questi prodigi della tecnologia solo il tempo saprà darci contezza,

considerando che i fattori che concorrono alla buona riuscita "operativa" di un qualsiasi motore (al netto di difetti congeniti) sono i più svariati, dalla meticolosità dell'armatore nel rispetto degli intervalli di manutenzione, alla perizia della o delle officine che negli anni si avvicendano nella gestione delle operazioni di manutenzione, e molto altro. A riguardo degli intervalli di manutenzione il cantiere non fa alcun cenno. Sarebbe interessante, sia per gli addetti ai lavori, sia per i potenziali acquirenti, capire a quali spese di manutenzione si vada incontro dopo averne acquistato uno, tanto più che un motore turbodiesel è per sua concezione molto più complesso e ricco di componenti rispetto ad un quattro tempi benzina ad aspirazione naturale.

### Un futuro da scoprire

Una menzione su un altro dato dichiarato dal costruttore riguarda il peso che, come intuibile, non poteva essere da "pesi welter": 375kg. Questo dato di certo non rappresenta un problema per l'unità in sé, sovrabbondante di potenza e coppia motrice sin dai bassi regimi, ma potrebbe costituire un elemento che dovrà indurre a forte ponderazione nel caso si pensi di ri-

motorizzare una barca datata con questi motori, essendo magari equipaggiata con due vecchi e leggeri due tempi: lo stress meccanico sulle strutture dello specchio di poppa o del bracket (se presente) di motori di tale peso va calcolato attentamente per non rischiare danni irrimediabili allo scafo: stiamo pur sempre parlando di unità che pesano quasi il doppio di un vecchio due tempi ed un buon cinquanta per cento in più rispetto ad un quattro tempi benzina. In ultimo, la rumorosità: saranno riusciti gli audaci ingegneri anglosassoni a renderci appetibili questi bisonti del mare senza che ci assordino durante i nostri trasferimenti sulle poste di pesca preferite?

Un'altra azienda attiva nel medesimo campo dell'inglese Cox è la OXE Motors, azienda svedese attiva nella produzione di fuoribordo diesel "compatti" (le potenze variano dai 115cv ai 200cv), con unità termiche che si fermano, nel modello di punta, a 2 Lt di cubatura. Trattasi infatti di gruppi termici mutuati dall'automotive, successivamente marinizzati ed opportunamente modificati per "calzare" all'interno di una calandra fuoribordo. Il peso resta importantissimo anche in questo caso (350kg).

L'unica attuale certezza è che, sulla carta, le potenzialità ed i numeri per invadere il mercato, questi motori ne hanno eccome, tuttavia il materiale a disposizione è ancora esiguo per poter valutare se possano costituire una vera insidia per i quattro tempi benzina o, addirittura, possano sancire l'inizio di una nuova era del diporto ricreativo e professionale. Massima parte delle scelte degli acquirenti sarà guidata, come sempre, dal prezzo: quante migliaia di euro in più il diportista sarà disposto a sborsare rispetto ad un fuoribordo a benzina, in cambio di una spesa inferiore alla colonnina del carburante? Ai posteri l'ardua sentenza.

