




Barca vecchia, motori

Le stagioni passano, le ore di moto si accumulano e, prima o poi, l'idea di rimotorizzare la nostra barca da pesca ci accarezza. Vediamo quando conviene e quando è meglio rifletterci un po' su, soprattutto quando il nostro fisherman ha i suoi anni.

 Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

L'

affidabilità per mare più che per terra è un concetto imperfetto: si può tenere cura maniacale della propria imbarcazione, la si può coccolare con i migliori prodotti di manu-

tenzione e ricambi, ma l'avaria è sempre in agguato. Se poi i motori sono datati, il "c'era da aspettarselo" è dietro l'angolo. Cambiare motori su una barca fuoribordo

può sembrare l'operazione più ovvia e naturale per ridare una ventata di gioventù ed un incremento di valore residuo al proprio fisherman, ma spesso i risultati non vengono ben calcolati e ci si ritrova ad avere a che fare con "effetti collaterali" dalla risoluzione alquanto ostica.

Un fisherman costruito più di due decenni or sono è stato progettato e concepito per essere spinto dai motori fuoribordo all'epoca sul mercato. I listini dei motori

fuoribordo, almeno fino al duemila o giù di lì, pullulavano di proposte a due tempi ed i primi quattro tempi erano ancora troppo esosi e pesanti, ragion per cui i cantieri nautici, soprattutto quelli d'oltrеоceano che costruivano scafi "avidì" di cavalleria, li offrivano in package con motorizzazioni 2-Stroke. Di conseguenza, la ripartizione dei pesi a bordo e la strutturazione degli specchi poppieri o dei bracket rispettavano i requisiti di motori di tale fatta.

Due tempi addio...

Oggi giorno assistiamo alla completa estinzione dei motori due tempi, con il passaggio a miglior vita del marchio Evinrude risalente solo a poche settimane prima dei giorni in cui scrivo questo articolo. La scelta, quindi, resta di reperirne sul mercato dell'usato, oppure rimotorizzare



nuovi?

la nostra amata barca da pesca con dei fuoribordo quattro tempi. I moderni 4-strokes promettono consumi impensabili per i vecchi fuoribordo "a miscela", per via della indubbia efficientizzazione della gestione elettronica della combustione e nell'innovazione nei materiali. Sulla carta, per un fisherman datato, la rimotorizzazione sembra la soluzione definitiva e più conveniente, per lo meno sul medio-lungo periodo di utilizzo.

Ecco, però, i primi nodi al pettine. I motori quattro tempi pesano generalmente un buon venti per cento in più - ad esser buoni - rispetto ad un pari potenza a due tempi, il che significa che, nella migliore delle ipotesi, su un fisherman bimotores si avrà una media di cento, centocinquanta chilogrammi di peso in più che graverà sullo specchio di poppa. Quel quintale abbondante andrà compensato in qualche modo, pena il dover ridisegnare la linea di

galleggiamento. Ma questo è il più "estetico" dei problemi. Una conseguenza del sovraccarico della poppa, soprattutto su barche non molto pesanti e quindi maggiormente sensibili alle variazioni di masse a bordo, è la modifica dell'assetto statico dello scafo, il che potrebbe comportare facilmente il cattivo lavoro degli ombri-nali di scarico, rendendo inefficiente l'autovuotamento del pozzetto.

Come comportarsi? Sicuramente una simulazione dei nuovi carichi è possibile farla con dei pesi strategicamente disposti a bordo, in modo tale da imitare la presenza dei nuovi motori a poppa. Dopodiché si analizzerà l'efficienza dell'autovuotabilità del pozzetto, soprattutto in marcia indietro con mare formato. Quest'ultima prova è indispensabile su barche con specchio di poppa aperto, dove lo stesso è l'estrema barriera che impedisce al mare di accedere a bordo, non essendoci paratie ulteriori.

Ciò che spesso accade è quello di innalzare eccessivamente la linea di galleggia-

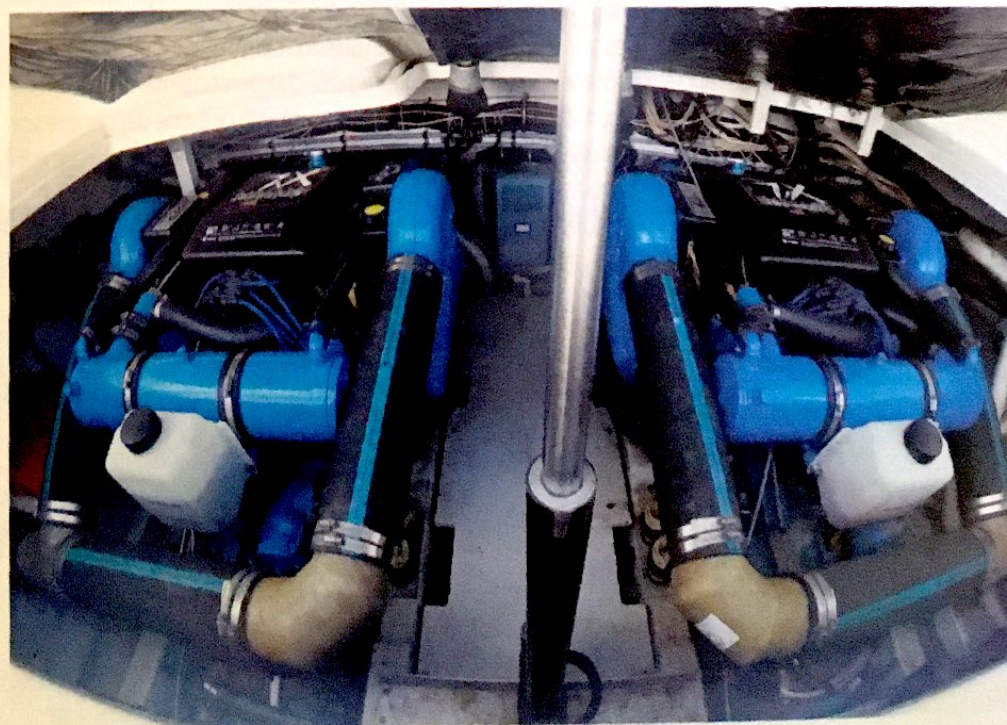
mento, rendendo difficoltoso lo svuotamento della vasca di rispetto del motore (quella, per intenderci, che consente al fuoribordo di essere sollevato ed alla calandra di ribaltarsi versol'interno). Quando un vano della barca non si svuota, oppure lo fa con eccessiva difficoltà o lentezza, l'incremento del peso a poppa aumenta ulteriormente, potendo creare situazioni di serio pericolo soprattutto con mare cattivo.

Tutto questo per ribadire di non farsi sovrappaffare dall'idea di dover necessariamente sostituire i motori non all'avanguardia della tecnica ma tutto sommato ancora affidabili e nati per la vostra barca, poiché troppo spesso si tende a sostituirli con motori molto più pesanti senza valutarne le conseguenze. C'è da dire che i costruttori, consapevoli del sovrappeso dei primi fuoribordo quattro tempi, si sono impegnati molto per abbatte le masse ed ingombri, per cui le considerazioni sopra scritte sono senz'altro indirizzate a chi si rivolga al mercato dell'usato per rimotorizzare la propria barca "a due tempi".

Dalla benzina al gasolio

Questo paragrafo riguarda chi ha una barca dotata di motore entro-bordo od entrofuoribordo a benzina. L'appeal che i fisherman americani di una certa età hanno su di noi è indiscusso, ma è altrettanto fuori dubbio che moltissimi fisherman

► *Anche i vecchi motori a benzina originali possono tornare a nuova vita, a patto che non intendiate macinarci cinquecento o più ore annue e che non siano in condizioni tali che il loro ripristino sia largamente antieconomico.*





► *A volte ci sono reinterpretazioni "estreme" che stravolgono l'idea progettuale e la storia della barca, ma... de gustibus non disputandum est! Sotto due fuoribordo di ultima generazione, il cui peso nettamente superiore a quello dei vecchi due tempi deve essere ben calcolato, e a destra... barca vecchia, se valida, fa sempre buon brodo.*

classici (cito i Bertram 28 e 31, molti Tiara, Wellcraft e finanche alcuni Albemarle degli anni novanta, per citarne solo alcuni) siano motorizzati con tradizionalissimi ed americanissimi motori a benzina.

Chiunque abbracci il desiderio e l'impresa di riportare ai vecchi fasti una di queste pietre miliari della nautica, valuterà senza dubbio il rinnovamento della motorizzazione, con propulsori a gasolio. Le argomentazioni vincenti sono quasi sempre la maggior sicurezza dell'avere a bordo centinaia di litri di gasolio piuttosto che di "pericolosa" benzina e, soprattutto, la maggiore economia di esercizio dei diesel.

Ogni qual volta un cliente mi pone tale quesito, sento doveroso rappresentargli che le voci che compongono la faticosa cifra finale della suddetta "economia di esercizio" comprende, oltre alla spesa della pompa di carburante, anche quella della manutenzione. E qui si gioca la partita: siamo diportisti, non pescatori professionisti che caricano sul conto quantità esorbitanti di ore di moto, ma d'altronde buona norma per la sicurezza in mare vuole che i tagliandi debbano essere eseguiti almeno una volta all'anno, a prescindere dalle ore di moto accumulate durante la stagione.

La valutazione della convenienza della spesa per la sostituzione dei motori e del maggior costo dei tagliandi dei motori a gasolio rispetto ai corrispettivi alimentati a benzina è spesso una scienza in-

satta; inoltre, ciò che ognuno di noi si aspetta, quando cambia motori alla propria imbarcazione, è di vedere riconosciuto un maggior valore residuo nel momento in cui la si andrà a rivendere per sostituirla. La realtà, purtroppo, molto raramente premia tale sforzo economico, una ragione a mio parere alquanto valida per valutare a pari peso sia la revisione totale dei motori originali, sia loro sostituzione. Consideriamo che quest'ultima opzione comporta quasi sempre una spesa non indifferente di adeguamento delle linee di alimentazione ed elettriche, di bonifica dei serbatoi, di rifacimento, dei punti di supporto dei propulsori ed altre voci che vanno a gonfiare il conto molto più di quanti si pensi.

Ed ora, a costo di apparire un retrogrado eretico, lancerò la provocazione di revisionare a nuovo persino i vecchi motori carburati a benzina, soprattutto in riferimento a coloro che acquistano un fisherman classico come quelli già citati.

Le ragioni che personalmente mi farebbero valutare una opzione del genere sono diverse, ma qui di seguito passerò in

rassegna le più influenti, a parere di chi scrive.

■ La vostra "nuova" vecchia barca è nata attorno a quei propulsori. Il vostro anziano fisherman americano potrà anche essere più parco nei consumi se dotato di motori moderni, ma l'equilibrio dell'intero manufatto, sia statico che dinamico, è stato costruito in reparto progettazione con quei motori. Facile quindi rischiare di stravolgere il risultato che i progettisti hanno voluto raggiungere quando il cantiere ha lanciato per la prima volta sul mercato il modello di barca in questione

■ Il valore intrinseco di una barca, restaurata unitamente ai suoi propulsori originali, è maggiore di quello della stessa barca con motori nuovi, ma diversi. Sembrerà strano, ma ciò che avviene nel mercato delle auto d'epoca, è trasponibile con i dovuti distinguo sul campo nautico. Chi riporta alla piena efficienza funzionale e splendore estetico una coppia di Crusader a benzina originali di un Bertram 31' non sarà mai criticato. Chi lo facesse, con estrema probabilità non avrebbe acquistato quello stesso Bertram 31' nemmeno nel caso in cui fosse stato dotato di due moderni ed efficienti motori turbodiesel nuovi.

Tirando le somme, la scelta andrà fatta dopo esserci chiesti: "Quanto conta per me il rispetto della natura progettuale e l'originalità della barca nel suo insieme?". "Il risparmio nei rifornimenti di carburante riuscirà a compensare il costo di rimotorizzazione della mia vecchia barca?". "Quanto tempo intendo tenere la mia barca, dopo averla rimotorizzata?". Risponendo a queste domande ci renderemo conto che la sostituzione dei propulsori di una barca usata deve essere solo l'extrema ratio di una lunga, pedissequa valutazione economica di una profonda revisione dei motori originali. ■

