

A GÖTEBORG, L'ANTEPRIMA ASSOLUTA DELLE NOVITÀ VOLVO PENTA PER LA PROSSIMA STAGIONE

“Dall’elica all’antenna, passando per il nuovo D8”

di Corradino Corbò

Qualche indiscrezione l’avevamo raccolta un anno fa, durante il salone di Cannes. Ora sappiamo, in tutti i particolari, che il 2016 sarà ricordato come un altro anno importante nella storia della grande casa svedese.



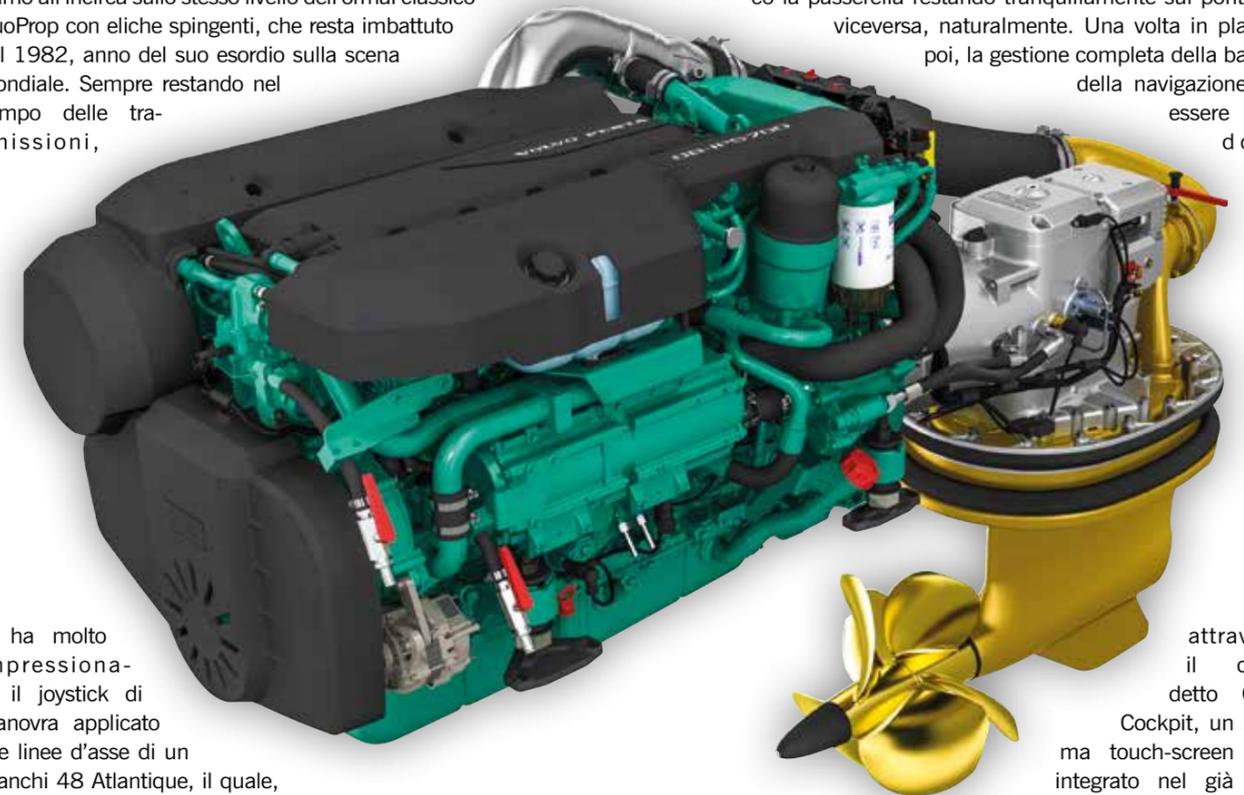
Bjorn Ingemanson presidente Volvo Penta e Humphree CEO per Landegren. A sinistra Nicola Pomi, direttore vendite per l'Italia.

Quando la Volvo Penta chiama, c'è sempre qualcosa di grosso che bolle in pentola. E stavolta, nella base-prova di Göteborg, la grande casa svedese ci ha offerto, in anteprima assoluta, un banchetto completo. Il piatto forte, intorno al quale si è sviluppato un contorno di altre novità estremamente interessanti, è stato il motore D8 turbodiesel sovralimentato, che farà il suo debutto ufficiale proprio questo mese di agosto, in occasione del salone di Sidney: un 6 cilindri da 7,7 litri, disponibile nelle versioni da 550 e da 600 cavalli destinate alla trasmissione IPS15, nonché alla più tradizionale linea d'asse. Sotto il profilo strettamente commerciale, si tratta di una pedina assai importante all'interno della gamma della casa svedese, poiché va a colmare il vuoto esistente tra i modelli IPS 10 e 20, rispettivamente da 435 e da 725 cavalli. Ma c'è di più. Questa nuova unità costituisce l'apice dello sviluppo tecnologico in fatto di rendimento termodinamico, di contenimento delle vibrazioni e di silenziosità meccanica. Abbiamo potuto riscontrarlo, ben al di là delle misure strumentali, su cinque delle sette imbarcazioni che abbiamo avuto a disposizione e che, appunto, lo montavano nelle varie configurazioni possibili. Due, invece, le unità dotate di motore a benzina. Tra queste, il Four Winns SL222, nel quale un V-8 300 CE è stato accoppiato con la sorprendente trasmissione Forward Drive. Combinazione niente affatto casuale, dal momento che tanto lo scafo quanto il rivoluzionario piede poppiero con eliche trattive (da non confondersi con l'IPS) sono votati a quel genere di attività che ormai in tutto il mondo viene definito “recreational” e che nel wakeboarding - cioè quella sorta di sci nautico praticato con una tavola - trova una delle sue espressioni più attuali.

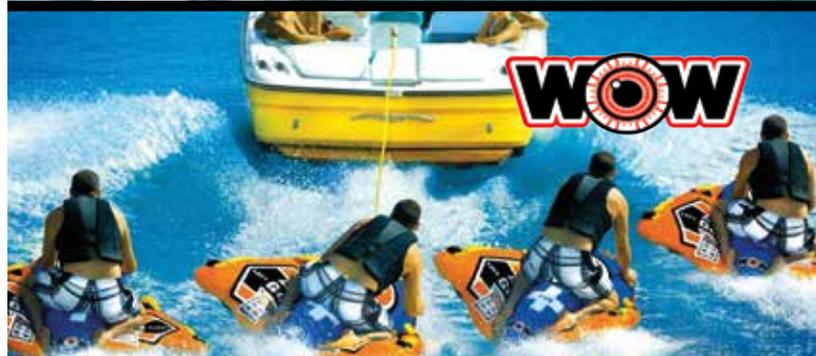
D'altra parte, il Forward Drive è nato sulla spinta del mercato americano che, da sempre all'avanguardia negli sport acquatici, richiedeva un sistema di trasmissione allo stesso tempo agile e sicuro, dunque estremamente manovriero e con le eliche più nascoste possibile. Dobbiamo dire che, mettendosi ai comandi, il risultato balza agli occhi: si può imporre allo scafo qualsiasi tipo di acrobazia - virate strettissime, testa-coda, zig-zag - senza produrre la minima ventilazione. Detto ciò, però, sotto lo stretto profilo dell'efficienza siamo all'incirca sullo stesso livello dell'ormai classico DuoProp con eliche spingenti, che resta imbattuto dal 1982, anno del suo esordio sulla scena mondiale. Sempre restando nel campo delle trasmissioni,

ci ha molto impressionato il joystick di manovra applicato alle linee d'asse di un Cranchi 48 Atlantique, il quale, in questo modo, ha acquisito quell'agilità di manovra a lento moto che, fino a qualche anno fa, sembrava destinata a rimanere appannaggio esclusivo degli IPS e degli stern-drive. Ovviamente, non potendo contare sul brandeggio dei piedi, il sistema si basa sul controllo combinato degli invertitori e del bow-thruster. Su questi stessi principi, ma stavolta prendendo gli ordini dal sistema satellitare, ecco il Dynamic Position System: il sistema computerizzato che consente di fermarsi in qualsiasi punto senza dar fondo all'ancora e mantenendo perfettamente l'orientamento. Per coglierne tutta l'utilità, dobbiamo immaginarci all'imboccatura di un canale flagellato dal vento e attraversato dalla corrente, in attesa che il passaggio si liberi per farci entrare: cioè la stessa identica situazione che abbiamo provato al simulatore realizzato dalla stessa Volvo e che, in qualche modo, siamo riusciti a riprodurre in mare, tra le boe che sono state sistemate in modo opportuno. Sempre parlando di automatismi che rendono più semplice e sicura la vita del diportista medio, abbiamo potuto apprezzare l'efficacia del sistema di stabiliz-

zazione e controllo dell'assetto mediante interceptor, che la Volvo ha realizzato in collaborazione con la connazionale Humphree, azienda tra le più specializzate al mondo nello studio e nella realizzazione di questo specifico tipo di sostentatori. Meno appariscente - ma soltanto a un primo sguardo distratto - è il sistema denominato Battery Management che, in realtà, sostituendo del tutto il classico impianto elettrico di bordo, permette di diminuire drasticamente la quantità di componenti e di cavi, con un grande risparmio di ingombro e di peso e con un netto guadagno di affidabilità e di praticità, anche perché attivabile - volendo - mediante il comando remoto E-key, del tutto simile a quello che normalmente si usa per aprire e chiudere le portiere delle automobili. In questo caso significa, per esempio, poter accendere le luci di bordo e mettere in posizione di imbarco la passerella restando tranquillamente sul pontile. E viceversa, naturalmente. Una volta in plancia, poi, la gestione completa della barca e della navigazione può essere condotta



attraverso il cosiddetto Glass Cockpit, un sistema touch-screen che, integrato nel già noto EVC (Electronic Vessel Control), è disponibile in vari formati di display, tutti rigorosamente wide. “Questa presentazione riservata alla stampa mondiale ha dimostrato ancora una volta che la Volvo Penta non si limita mai a produrre un nuovo motore - in questo caso il D8 - semplicemente per estendere la sua gamma, ma punta soprattutto su un tipo di innovazione che riguarda la barca nel suo complesso”, ci ha detto Nicola Pomi, direttore vendite per l'Italia. Che ha concluso: “Ecco perché diciamo che il nostro orizzonte può sicuramente apparire focalizzato su un sistema di propulsione ma, in realtà, risulta molto più ampio, partendo dall'elica e arrivando all'antenna”.
Per info: www.volvopenta.com



OTHER BRANDS



SHOWROOM
BLUEDREAM srl
viale dell'Industria 85, 35129 Padova, Italy
info@bluedream.it
+39 049 8901133

SHOP ON LINE
WWW.BLUEDream.IT
WWW.SCUBA-DREAM.COM
WWW.WEBIKEDREAM.COM

VI ASPETTIAMO
A GENOVA
20 - 25 settembre 2016
Salon⁵⁶ nautico
salonenautico.com

PAD B
STAND A10