

MERCURY: SEI NOVITÀ PER IL 2006

Marine Power ha presentato di recente i suoi ultimi motori fuoribordo, che abbiamo avuto modo di provare su diversi modelli di imbarcazioni prodotte dai cantieri del colosso Brunswick cui la stessa Mercury appartiene. Le novità più attese erano in nuovi propulsori Verado da 135 e 150 HP, realizzati sulla base dei fratelli maggiori da 200, 225, 250 e 275 HP presentati lo scorso anno, ma con un'unità termica

che si avvale di quattro cilindri in linea e non di sei. Altre novità sono stati i nuovi EFI da 25, 30, 80 e 100 HP ai quali si aggiungono i piccoli 2,5 e 3,5 HP sempre a quattro tempi. Con l'inserimento sul mercato di questi nuovi modelli, la Mercury è oggi il produttore mondiale di motori fuoribordo 4T con la gamma più articolata, un primato sicuramente capace di rispondere alle esigenze più disparate e segno evidente che l'azienda sta puntando molto sullo sviluppo di questo tipo di propulsori. Al momento vi offriamo solo una panoramica delle novità proposte nel corso dell'evento, ma avremo senz'altro modo di approfondire su ogni singolo esemplare con articoli specifici che pubblicheremo in seguito. Cominciamo a parlare dei nuovi Verado, propulsori aventi una cilindrata totale di 1.732 cc, quattro cilindri in linea e turbo compressore con impianto di raffreddamento o intercooler con controllo elettronico della pressione, sistema di iniezione ereditato dai fratelli maggiori SmartCraft PCM 03 Digital Inductive e sistema SmartCraft Digital Throttle & Shift che controlla in modo integrato le funzioni del gas e del cambio. Grazie all'unità termica dalla cilindrata contenuta e ai quattro cilindri che la compongono, il peso complessivo è di 231 chilogrammi e le dimensioni sono compatte. Per quanto riguarda il brandeggio del propulsore sullo specchio di poppa, anche per questi due modelli è disponibile il sistema elettroidraulico che equipaggia come dotazione standard i modelli Verado di potenza maggiore, anche se in questo caso il cilindro di movimentazione è di tipo standard e non integrale come invece riscontrato sui più grandi. Per i nuovi Verado da 135 e 150 HP è prevista anche la versione controrotante per i modelli con il gambo XL. Li abbiamo provati in mare e abbiamo apprezzato in modo particolare la loro silenziosità, caratteristica offerta da un nuovo sistema di silenziamento sviluppato da Mercury che si è rivelato molto efficace, e l'erogazione di potenza rapida e omogenea. Abbiamo navigato a lungo a regime critico per poi affondare la manetta, operazione che ci ha permesso di apprezzare l'ottimo lavoro svolto dagli ingegneri dell'azienda per mettere a punto l'elettronica che gestisce l'alimentazione, infatti, non abbiamo percepito la minima esitazione e la risposta è stata rapida e



fluida anche in questo caso. Le altre due novità che abbiamo avuto modo di provare in mare sono i Mercury 80 e 100 HP EFI. Come abbiamo già detto, si tratta di propulsori aspirati con unità termica a quattro cilindri in linea avente una cilindrata totale di 1.596 c.c., dotati di sistema di alimentazione elettronica CDI e quattro valvole per cilindro con doppio albero a camme. Per entrambi i modelli non è prevista la versione controrotante, il peso è contenuto in 175 chilogrammi e i consumi sono dichiarati dall'azienda particolarmente contenuti grazie allo sviluppo dell'elettronica che permette di ottimizzare il rendimento. Per quanto riguarda il controllo del brandeggio, questo è previsto solo dal controllo remoto attraverso la timoneria, mentre il trim è elettrico e standard. Gli altri due propulsori EFI sviluppati da Mercury sono un 25 e un 30 HP aventi una cilindrata totale di 526 cc, tre cilindri con due valvole ognuno, configurazione che permette ai due motori di avere un peso complessivo di 78 chilogrammi e dimensioni davvero compatte. In mare il loro comportamento è davvero lodevole, grazie a una rumorosità molto contenuta e un'erogazione di potenza fluida e regolare anche a seguito di lunghi periodi di permanenza a regimi critici. Inoltre, questi due modelli sono stati dotati di accorgimenti che li rendono facili da utilizzare e soprattutto adatti alle imbarcazioni più piccole, in quanto possono essere avviati senza batteria e sono dotati di un circuito che facilita l'avviamento a mano in qualsiasi condizione di temperatura, sono dotati di barra di comando molto facile da impiegare anche con una sola mano per gestire gas e cambio, e l'accensione elettronica accoppiata al sistema di alimentazione, anch'esso a controllo elettronico, garantiscono accensioni sempre pronte e consumi contenuti. Gli ultimi due nuovi nati in casa Mercury sono i piccoli monocilindrici da 85 cc in grado di erogare potenze di 2,5 e 3,5 HP, appositamente studiati per essere impiegati a bordo di mezzi tipo pram o come motori ausiliari. Proprio pensando a quest'ultima applicazione l'azienda statunitense ha previsto dei bracket particolarmente robusti, in grado di scongiurare fratture degli stessi quando sottoposti a sollecitazioni eccessive sullo specchio di poppa di una barca spinta da un propulsore più

potente. Il loro peso è di soli 17 chilogrammi e la loro unità termica a quattro tempi prevede alimentazione elettronica CDI e due valvole, con sistema di scarico dei gas attraverso l'elica. Abbiamo apprezzato in modo particolare l'erogazione del meno potente dei due, dal quale ci aspettavamo qualcosa in meno visti i soli 2,5 HP a disposizione, tanto per far capire a chi legge, abbiamo raggiunto gli 11 nodi a bordo di un pram Quicksilver potendo gestire la navigazione in maniera sicura, grazie alla barra di governo sovradimensionata rispetto a motori di pari potenza con i quali abbiamo avuto a che fare in passato. Indubbiamente si tratta di propulsori che per caratteristiche di peso e ingombri si prestano in modo particolare alle esigenze di chi deve motorizzare un tender, ma che sullo specchio di poppa di una barca più grande come motore di emergenza sono all'altezza della situazione per garantire il rientro in porto anche a seguito di avaria del principale. Tra le loro caratteristiche evidenziamo la presenza all'interno della calandra del piccolo ma adeguato serbatoio, in grado di offrire circa tre ore di autonomia. Anche in questo caso, come in tutti quelli trattati sinora, stiamo parlando di propulsori che rispondono alle più severe norme antinquinamento previste per il 2006 e sviluppati con l'obiettivo di proporre motori robusti. A tal proposito segnaliamo che i prototipi dei propulsori Mercury, prima di essere avviati alla produzione, sono sottoposti a severi test di durata che permettono di individuare eventuali punti deboli e intervenire preventivamente per offrire prodotti affidabili sia per i diportisti sia per i professionisti del mare. Come dicevamo in apertura, con l'inserimento di questi nuovi modelli, Mercury è oggi il marchio con il maggior numero di proposte nella gamma di fuoribordo 4 tempi, in effetti chi desidera un propulsore di questo tipo all'interno della gamma del colosso statunitense può trovare ben 21 modelli da 2,5 a 275 HP. Per ulteriori informazioni è possibile contattare Marine Power Italia; via Liguria, 20; 20068 Peschiera Borromeo (MI); tel. 02 553811-800 013695; fax 02 55381200; e-mail marinepower_italia@mercmarine.com; sito web www.mercurymarine.com.

Angelo Colombo