

COME UN GIOCATTOLO

In una riunione sul Lago di Garda si è tenuta all'inizio dell'estate la Conferenza Brunswick 2008: a una quarantina di giornalisti provenienti da tutta Europa sono stati presentati prodotti, programmi, strutture operative. Soprattutto è stato possibile provare in modo completo ed esaustivo, senza limitazioni di tempo né restrizioni formali, ciascuna delle oltre venti imbarcazioni disponibili nelle acque della Nautica "Ai pioppi", di Peschiera del Garda. Ed è proprio dalla prova che vogliamo incominciare, invertendo l'ordine previsto dal programma, perché riteniamo valga la pena di trasmettere ai lettori gli entusiasmi che ha generato.

Parliamo naturalmente del Joy Stick, un'invenzione geniale di Mercury applicata per la prima volta sulla motorizzazione Zeus, estesa di recente ai piedi poppieri con il nome di Axius (ormai diffuso in oltre mille esemplari), e di prossima applicazione anche ai motori fuoribordo Verado da 200 cavalli in su, grazie all'uso del Drive By Wire, che integra nel computer sia i controlli di cambio e acceleratore sia quelli di brandeggio.

Ma andiamo con ordine: parlare del joy-stick significa parlare di un computer che agisce su due motori e ne comanda indipendentemente tutti e tre i parametri che definiscono il movimento e la sua direzione: cioè orientamento dell'asse elica (brandeggio), senso di rotazione dell'elica (marcia avanti o indietro), velocità di rotazione dell'elica (posizione della manetta). L'input al computer viene dato da una astina verticale (il joy stick, appunto), che può essere inclinata in tutte le direzioni e/o ruotata in senso orario o antiorario. Fin quando lo si descrive può essere più o meno comprensibile. Ma quando a bordo di un quattordici metri, inclinando la leva verso il lato opposto alla banchina, si ottiene un allontanamento di tutta la barca in parallelo, non si può fare a meno di considerare con meraviglia ed entusiasmo un "giocattolo" del genere. Non avremmo mai voluto smettere; marcia avanti, marcia indietro, con o senza contemporanea rotazione oraria o antioraria, accosto a destra o a sinistra, con o senza contemporanea angolazione di poppa o di prua: tutto possibile e facile, come se fosse un modellino, quello che stavamo facendo evolvere, invece che una barca da tredici metri entro-bordo (Zeus) o da nove metri e mezzo entrofuoribordo (Axius). Non sappiamo ancora come si chiamerà il sistema di controllo dei fuoribordo Verado, che i tecnici Mercury, su nostra precisa richiesta, hanno ammesso di essere in studio: basterà avere due motori con sistema Drive By Wire (per ora ottenibile sui Verado da 200 e da 300 cavalli), una poppa abbastanza larga da consentire il loro brandeggio indipendente senza interferenze, e il computer di controllo, che provvederà, come per l'entro-bordo e l'entrofuoribordo, a ordinare tutte le manovre. Arriviamo a pensare che sarà possibile ottenere il sistema come outfit, se i due motori sono quelli predisposti e se sono montati alla corretta distanza tra loro. Il fatto che entrambi i motori siano comandati



Sopra, il trecento cavalli Verado può manovrare senza alcun collegamento meccanico con lo scafo, salvo ovviamente quello di sostegno alla poppa: al brandeggio provvede una pompa idraulica comandata dal computer, sistemata sotto la poppa, e collegata con due tubi flessibili, visibili nella foto, alla timoneria del motore. Il tubo corrugato collegato alla testa contiene il tubo di alimentazione, e i collegamenti elettrici con la centralina per la manetta, il cambio, le spie e i controlli. Il timone e la manetta possono quindi essere sistemati senza vincoli in qualsiasi punto della plancia. Sotto, l'imbarcazione con il sistema Axius che si avvale di due piedi poppieri comandati dal computer, può navigare trasversalmente e accostarsi parallela alla banchina.

dallo stesso computer rende possibili molte altre impostazioni che solo i limiti alla immaginazione possono contenere. Sono peraltro già disponibili due gradi d'intervento, uno più dolce per le acque tranquille, uno più vigoroso in presenza di forte vento e di correnti; come è disponibile un'ancora elettronica, che tiene la barca ferma in posizione e orientamento, integrata con il GPS di bordo e capace di una precisione dell'ordine del metro; abbiamo anche apprezzato il fatto che l'intervento del pilota su una delle due leve di manetta esclude automaticamente il joy stick; come ci è sembrato naturale, ma solo dopo averlo sperimentato, il trasferimento su una sola leva, a scelta, delle funzioni di entrambi i motori: provvede così il computer ad "accoppiare" il brandeggio e a equilibrare i regimi di rotazione. Insomma una goduria, che finisce per limitare la necessità di un marinaio alla sola cambusa se lo skipper non è abbastanza abile in cucina. Per finire su un argomento tecnico abbiamo trovata notevolmente migliorata l'ultima versione di Axius,



ora che si avvale di un controllo idraulico del cambio che evita sia le sollecitazioni che il rumore dei continui innesti necessari quando si adopera il joy-stick Disponibile per le prove anche un Verado da 300 CV montato con il sistema drive by wire, di cui abbiamo apprezzato la precisione nella manovrabilità; così come un gruppo Vazer montato su un gommone a fondo rigido. Abbiamo rivisto il Vazer con piacere, perché con l'accrescersi delle potenze installate, rappresenta una valida e compatta alternativa entrofuoribordo alla tradizionale soluzione con il fuoribordo, con il vantaggio di una poppa pulita da sfruttare come prendisole.

Le prove in acqua erano state precedute dalla conferenza stampa che aveva tre scopi dichiarati:

1) presentare la nuova struttura organizzativa studiata da Brunswick per tenere conto delle esigenze particolari di mercati differenti da quello americano e da quello asiatico.

La nuova struttura si occupa infatti dell'area denominata EMEA (Europa Medio Oriente ed Africa), di cui John Pfeiffer ha assunto la Presidenza. A rappresentare il Gruppo era invece Kevin Grodzki, Presidente di Mercruiser. Burk e Baudouin si dividono invece la responsabilità in EMEA dei motori afferenti a Brunswick Marine, rispettivamente per gli entro-bordo-entrofuoribordo e per i fuoribordo.

Il prodotto marino, l'80% del business Brunswick, è il più grande esistente con i suoi 40 marchi tra cantieri e motori. Nella organizzazione EMEA confluiscono 109 nazioni, di cui 29 in Europa dell'ovest e 22 in Europa dell'est, 3000 dealers solo in Europa, 18 distributori e 9 uffici di controllo.

2) illustrare gli orientamenti politici studiati collegando la tradizione di successo alla innovazione basata su rigidi principi di sicurezza, su una estesa ricerca, sulla qualità della produzione. Dal 2003 al 2008 hanno visto la luce 38 nuovi fuoribordo, tutti improntati alla stessa politica di qualità e di soddisfazione del cliente.

3) Annunciare le novità, che sono in sostanza due: il 15-20 CV su cui sono state introdotte varie migliorie; e il 350 CV Verado. Abbiamo usato la parola "annunciare", perché delle novità abbiamo parlato, abbiamo visto dei filmati, degli spaccati: ma dei motori veri, quelli da provare in acqua, non c'era ombra. Prendiamo il Verado da 350: sapevamo che Mercury non avrebbe per lungo tempo lasciato il primato di potenza nei fuoribordo alla sua rivale giapponese; sapevamo anche sin dal principio che il sei cilindri in linea del Verado a compressore volumetrico aveva in corpo la possibilità di erogare potenze ben più importanti di quelle con le quali è stato introdotto; sapremo, quando ci sarà consentito provarlo, qualche cosa di più. Ma per ora abbiamo dovuto credere ai tecnici che, dopo sperimentazione, test e paragoni effettuati a confronto con analoghi modelli della concorrenza, ci hanno parlato del 350 più veloce (con le sue 75,5 miglia per ora), più parco (11% in meno dei consumi), più leggero (pesa solo 300 chilogrammi). Pronto dal 1 ottobre, sarà distribuito in Europa alla fine di novembre

Alfredo Gennaro