

 **Il nuovo Mercury "150 Efi"**



RITORNO ALLE ORIGINI

di Jacopo Oldani

Mercury prende atto della crisi economica che la nautica sta attraversando in tutto il Mondo e si adegua. Punta sulla semplicità progettuale e sull'essenzialità meccanica per immettere sul mercato un fuoribordo di media potenza caratterizzato da un buon rapporto prezzo/prestazioni



Prima i "Verado". Ora gli "Efi". Prima il motore più sofisticato e raffinato del mercato, l'unico fuoribordo equipaggiato con compressore volumetrico e intercooler. Ora un blocco di cubatura generosa di impostazione progettuale classica ed essenziale. Due sole valvole per cilindro anziché quattro, distribuzione monoalbero anziché bialbero e aspirazione di tipo naturale anziché forzata. Un ribaltone quindi, un'autentica virata verso schemi meccanici tradizionali e consolidati che qualcuno potrebbe anche leggere come un ripudio di quanto fino a ora prodotto. In realtà non è così. Non c'è nessun ripudio e se è vero che il nuovo 150 cavalli Mercury nulla ha in comune con i "Verado", è anche vero che ciò è voluto proprio per permettere all'utenza di scegliere il motore che ritiene più opportuno per motorizzare la propria imbarcazione. Chi ama la sofisticazione e il lusso tecnologico può in effetti continuare a guardare ai "Verado", motori che il nuovo nato non oscura certamente né manda in pensione anzitempo. Chi invece desidera le prestazioni a basso

prezzo potrà sempre contare sugli "Optimax", collaudati e sicuri. Nel mezzo si collocano i nuovi "150 Efi", motori a quattro tempi come i "Verado", ma abbordabili nei prezzi come gli "Optimax" e, sicuramente, destinati a sostituire questi ultimi man mano che le norme anti inquinamento diverranno più severe mandando in crisi i due tempi. Chiara a questo punto la politica di Marine Power, proprietaria del marchio Mercury: ogni utente compri pure il fuoribordo che preferisce, basta che sia nero. Uno slogan commerciale non dichiarato che si riallaccia ai pronunciamenti di un altro americano famoso: Henry Ford. Quando gli chiesero in che colore avrebbe offerto le sue "T" rispose senza indugi: "Di tutti i colori, purché siano neri". Una scelta, quella di Mercury, che si inquadra quindi nella più sana e conservatrice politica industriale statunitense, sia a livello storico sia in termini progettuali. Gli Americani, è bene precisarlo, non sono mai stati dei grandi motoristi né lo sono ancora oggi. A fronte dei mille propulsori tedeschi, inglesi, italiani e giapponesi entrati

nella storia, loro nella storia sono riusciti a piazzarci solo un paio di unità, le stesse che peraltro usano ancora oggi per muovere le loro auto e le loro moto più famose: i V8 e i bicilindrici a V di 45 gradi, con i primi che equipaggiano le auto di maggior prestigio e i secondi che muovono invece le Harley Davidson. Nel mezzo nulla, nel senso che altri motori ne hanno costruiti, ma senza brillare mai per originalità. E ciò per un motivo ben preciso. Oltreoceano la benzina è sempre stata disponibile in misura larga e generosa e quindi non c'era motivo per cercare a livello di rendimento quello che si poteva ricavare con bassi costi di investimento pompando le cilindrate. Da qui i V8 monumentali ed energici, entusiasmanti e spettacolari nelle forme e nelle dimensioni quanto sottoutilizzati a livello di erogazioni. Motori che non si rompono neanche se li si butta da un balcone, ma che pagano in termini di peso e ingombri tali loro doti. Mercury per il suo "150 Efi" ha ripreso gran parte di questa filosofia basata sull'equazione "cc=cv", ma l'ha abbinata a soluzioni costruttive, soprat-

TUTTI I 150 CAVALLI DEL MERCATO

Costruttore	Honda	Mercury	Mercury	Suzuki	Yamaha	Evinrude	Mercury
Modello	Bf 150	Verado 150	150 Efi	Df 150	F 150 A	150 E-Tec	150 Optimax
ciclo tempi	4	4	4	4	4	2	2
alesaggio/corsa mm	87/99	82/82	102/92	97/97	94/96,2	91/66	89/67
cilindri/cilindrata n./litri	4/2,35	4/1,73	4/3,00	4/2,87	4/2,67	6/2,57	6/2,50
architettura	Linea	Linea	Linea	Linea	Linea	V 60°	V 60°
alimentazione	iniezione ind.	iniezione indir.	iniezione indir.	iniezione ind.	iniezione ind.	iniezione dir.	iniezione dir.
distribuzione/valvole	ohc-catena/16	dohc-catena /16	ohc- catena /8	dohc-catena /16	dohc-cinghia/16	-	-
variatore fase	V-Tec	no	no	no	no	-	-
compressore	no	si	no	no	no	no	no
alternatore A	40	70	60	44	35	60	60
potenza cv/rpm	150/5.000	150/5.250	150/5.500	150/5.500	150/5.000	150/5.000	150/5.250
potenza specifica cv/litri	63,8	86,6	49,9	52,3	56,2	58,3	60
pme bar	11,5	14,9	8,2	8,6	10,1	10,5	10,3
velocità pistone m/s	16,5	14,4	16,9	17,8	16	11	11,7
peso kg	217	231	206	215	216	190	195
rapporto peso/pot. kg/cv	1,4	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3

tutto a livello di fusioni, moderne e attuali, realizzando un motore di cilindrata sostenuta, tre litri, il top di mercato per questa classe di potenza, ma concentrata in forme e dimensioni compatte e, soprattutto, in una massa che a livello di quattro tempi non trova rivali. Il "150 Efi" è in effetti il 150 cavalli quattro tempi più leggero in assoluto, tant'è che per trovare di meglio ci si deve spostare verso i due tempi a iniezione diretta. Un motore classico ma avanzato, dunque, che però, sotto sotto, a qualche sofisticazione non rinuncia. Per limitare le vibrazioni, ad esempio, propone due begli alberi controrotanti, il sistema di iniezione è multipoint e multiport, la coppa dell'olio integra un sistema di raffreddamento statico antischiaccio e tutti i gruppi ausiliari non a contatto con i gruppi termici sono realizzati con materiali sintetici, resine caricate con nylon. Un bel "motorone" dunque, che però risulta tale solo nelle erogazioni e non nei consumi, limitati, navigando a pieno gas e a pieno regime, a meno di 50 litri/ora e a meno di 35 litri/ora navigando al regime di crociera, sui 4.500 giri. Il nuovo nato, stando ai test disponibili su internet, consuma dun-

que un po' meno di un "Verado 150" che in piena potenza può anche sfiorare i 60 litri/ora cedendo al rivale di casa solo in accelerazione, ambito in cui il compressore fa la parte del leone. Fra i plus del nuovo "150 Efi" da segnalare anche la scarsa esigenza di manutenzione, con la catena di distribuzione che dura quanto l'intero gruppo termico e non necessita di regolazioni e la stessa distribuzione che secondo Mercury non va mai controllata in termini di giochi valvole. A ciò si aggiunga che la meccanica è protetta da eventuali fuorigiri di cavitazione da un precisissimo limitatore e che, volendo conoscere lo status operativo dell'unità, basta interrogarla mediante un normale smartphone. Dopo aver scaricato una specifica "app" e inquadrando con la fotocamera del cellulare il codice "Qr" riportato sulla centralina si riceveranno via internet tutte le informazioni che la centralina stessa avrà trasmesso alla banca dati centrale di Mercury. Il sistema, se opportunamente programmato, potrebbe anche fungere da antifurto, nel senso che basterebbe un software di abbinamento fra il puk della sim inserita nello smartphone del proprietario e la matricola del motore per



bloccare l'accensione di quest'ultimo quando i dati con combaciano, e proprio a causa delle sue grandi potenzialità è quasi certo che a breve sarà ripreso anche dalla concorrenza. A chiudere, due note sull'alternatore, gruppo ausiliario che sta diventando sempre più importante visto il costante e continuo proliferare dell'elettronica in campo nautico. Il nuovo "150 Efi" dispone di un alternatore da ben 60 ampere di capacità e anche se a lui ne servono certamente una ventina per funzionare, un'ipotesi perché in realtà Mercury non ha dichiarato nulla in proposito, ne lascia sempre una quarantina a disposizione per la ricarica, capacità che, oltretutto, si rende disponibile già a mille giri rendendo possibile un uso del motore anche in qualità di generatore quando si è alla fonda, utilizzo cui peraltro l'unità ben si presta anche alla luce della sua bassa rumorosità di lavoro. Al minimo è quasi inavvertibile e lo sarà ancora di più non appena Mercury avrà approntato le calandre definitive che saranno certamente più insonorizzate di quelle disponibili in prova, che di insonorizzante non ne avevano affatto, in accelerazione romba piacevolmente e senza infastidire a oltre i 4.000 giri la sua voce si perde nel fragore generale dell'aria e dell'acqua. 🌊

