

 Il mondo dei motori - 3

# MERCURY

di Jacopo Oldani

**Fin dai propri albori i marchi Mercury e Mercruiser sono stati sinonimo di innovazione e tecnologia, le stesse peculiarità che in seguito sono state fatte proprie dall'intero gruppo Brunswick Marine, la cui linea di prodotto oggi non si limita a offrire fuoribordo ed entrobordo, ma abbraccia anche una gamma molto diversificata di gommoni, motoscafi e yacht.**

La storia del marchio Mercury è in realtà la storia di un uomo, Carl Kiekhaefer. Tutto cominciò infatti nel 1927, quando il nostro, allora solo ventunenne, venne assunto dalla Evinrude Motors di Milwaukee in qualità di disegnatore, esperienza che durò solo tre mesi ma che segnò Carl per tutta la vita, in quanto lo portò a contatto per la prima volta con quel mondo, la nautica, che diventerà poi il suo ambito di azione privilegiato. Buon meccanico, in gioventù si era guadagnato da vivere riparando macchine agricole, Carl capì subito che per crescere nel mondo dell'industria e in particolare in ambito tecnico avrebbe dovuto abbinare alle già acquisite capacità manuali anche le necessarie conoscenze tecniche di progettazione. In Evinrude prese coscienza di tale esigenza, che decise però di mettere a punto in una seconda azienda, la Stearns Magnetic, sempre di Milwaukee, specializzata in trasmissioni magnetiche e freni. Vi entrò nel 1928 e vi restò fino al 1939, anno in cui gli si offrì la possibilità di mettersi in proprio per sfruttare quel titolo di capo ingegnere che si era guadagnato sul campo, sviluppando più del 70% dei prodotti via via realizzati da Stearns Magnetic. La passione per la nautica non era però mai tramontata in Carl e proprio per questo non ci pensò due volte, nel già citato 1939, a rilevare assieme al padre la Cedarburg Manufacturing Company, nel Wisconsin, azienda costruttrice di motori fuoribordo allora in fase di bancarotta. L'idea iniziale era quella di abbinare la produzione di fuoribordo con la costruzione di trasmissioni magnetiche e freni, per finanziare la produzione di separatori magnetici, ma le cose andarono diversamente. L'azienda doveva onorare un contratto di fornitura di 500 fuoribordo monocilindrici denominati "Thor" alla Montgomery Ward di Chicago e a tale problema si sommava il fatto che i motori già consegnati non funzionavano a dovere.



Per evitare di incorrere in sanzioni contrattuali i due Kiekhaefer, insieme a un piccolo team di tecnici, riprogettarono in poche settimane i motori, ne sostituirono gli elementi chiave, in primis gli alberi motore e i sistemi di alimentazione e accensione, e riorganizzarono la produzione. Furono settimane di stress con la "S" maiuscola, ma i nuovi fuoribordo, denominati "Sea King", furono subito apprezzati dal mercato, tant'è che alla fine del primo anno di produzione ne furono venduti più di 2.300. Il successo spinse Montgomery Ward ad ampliare la produzione e, parallelamente, a cercare nuovi clienti, il primo dei quali fu la Western Auto Supply, che richiese lo sviluppo del primo fuoribordo bicilindrico denominato "Wizard". Nel 1940 Carl decise che era arrivato il momento di accelerare la crescita. Lanciò la progettazione di una linea di motori completamente nuova, che decise anche di connotare con un marchio altrettanto nuovo che parlasse alla clientela di velo-

cià e dinamismo. Per trovarlo guardò verso la mitologia greca e romana e lo individuò nel nome di Mercurio, il messaggero degli Dei, l'uomo con le ali ai piedi. Comparvero così all'inizio del 1940 i primi cinque modelli Mercury, tre monocilindrici e due bicilindrici con potenze che andavano dai 2,5 ai 6 cavalli, motori che una volta presentati ai saloni nautici statunitensi fecero invecchiare improvvisamente i motori fuoribordo della concorrenza. Vantavano infatti un design per l'epoca avveniristico, il piede era frutto di attenti studi idrodinamici e numerose erano le soluzioni tecniche innovative spesso abbinate a un uso quasi spregiudicato di nuovi materiali. Già alla fine del 1940 la richiesta dei nuovi motori toccò le 10.000 unità, complice un continuo improvement tecnologico che arricchiva continuamente la gamma. Già nel 1941, a meno di dodici mesi dal lancio, furono in effetti introdotte ulteriori innovazioni che divennero in seguito uno standard di settore come, per

esempio, l'utilizzo dell'alluminio per realizzare i serbatoi piuttosto che l'introduzione di sistemi di avviamento con avvolgimento automatico. Questa tendenza al costante miglioramento fu la carta vincente che permise al marchio Mercury di sopravvivere durante la Seconda Guerra Mondiale, quando il Governo bloccò la fornitura di alluminio per riservarla al settore aeronautico. La capacità di sviluppare motori robusti, con buone prestazioni, con buone prestazioni, dai pesi contenuti, rese poi famoso il marchio anche fuori dal proprio specifico



Carl Kiekhaefer

**NON SOLO MARINE** - Il gruppo Brunswick venne fondato nel 1845 da John Brunswick, un immigrato svizzero, a Cincinnati, nell'Ohio, per far fronte alla crescente richiesta di tavoli da biliardo. Ancora oggi tale produzione è uno dei core business del Gruppo, alla luce di un fatturato di settore che nel 2011 è stato di 325 milioni di dollari, ma a questa si sono affiancate anche altre produzioni, dai centri per il gioco del bowling alla costruzione di attrezzature e macchine per l'allenamento, il cui fatturato, sempre nel 2011, è stato di 635 milioni di dollari, più o meno il doppio del fatturato indotto dai tavoli da biliardo ma molto meno di quanto non fatturi la divisione nautica "Boat", forte di entrate 2001 dell'ordine dei 1.100 milioni di dollari. Oggi l'headquarter di Brunswick ha sede a Lake Forest, nell'Illinois, nei sobborghi di Chicago, mentre la divisione Boat è a Knoxville, in Tennessee, sito in cui si realizza una produzione basata su 33 diversi marchi per un catalogo che propone dai gommoni fino a 13 piedi agli yacht da 100 piedi. A latere, ma in realtà focus centrale, i marchi Mercury e Mercruiser, che nel 2011 hanno dato luogo a un fatturato di quasi due miliardi di dollari. Il Gruppo dà lavoro a oltre 15.000 persone in tutto il Mondo.





ambito operativo, tant'è che il Dipartimento della Guerra arrivò a chiedere a Carl Kiekhaefer la progettazione di un motore da applicare alle motoseghe, così da realizzare un attrezzo da quattro cavalli circa di potenza e che pesasse solo 40 chilogrammi. Una sfida difficile per l'epoca, visto che le motoseghe più leggere erano tedesche e pesavano sui 50 chilogrammi utilizzando leghe di magnesio, ma Carl si intestardì e nel giro di poche settimane realizzò un motore denominato "KB-6" robusto e leggero, capace di erogare fino a cinque cavalli e utilizzabile anche in condizioni ambientali estreme, operando pure con carburanti eventualmente contaminati. Nel giro di due anni la richiesta di tali unità da parte di quasi tutti i settori dell'industria leggera arrivò a superare le 10.000 unità e prima della fine della guerra fu affidato a Kiekhaefer anche lo sviluppo un motore per applicazioni aeronautiche da installare sui primi droni radio-comandati, allora destinati alle esercitazioni della contraerea. Carl rispose con un bicilindrico compatto da 35 cavalli di potenza che pesava solo 15 chilogrammi e affiancando tale unità ai motori industriali leggeri e ai fuoribordo, riuscì per la prima volta a saturare le possibilità produttive della sua fabbrica che, dopo la guerra e con il boom economico che seguì, fu anche costretta



#### SE SON NERI VANNO PIÙ FORTE

L'offerta Brunswick a livello di motori per la nautica copre oggi un ampio spettro di prodotti. Il Gruppo commercializza infatti le sue unità con nove diversi marchi, i più importanti dei quali, per l'Italia, sono Mercury e Mercruiser. Il primo offre fuoribordo a due e quattro tempi, il secondo entrobordo ed entrofuoribordo diesel e benzina. In entrambi i casi la produzione è poi integrata da prodotti destinati al mondo racing, con motori dedicati e accessori specifici. L'offerta di motori fuoribordo commercializzati copre un range di potenze che vanno dai 2,5 ai 300 cavalli. Il top di gamma è dato dai "Verado", offerti nella configurazione a quattro cilindri in linea con blocchi da 1.732 centimetri cubi di cilindrata e nelle potenze di 150, 175 e 200 cavalli e nella configurazione a sei cilindri in linea con blocchi da 2.598 centimetri cubi nelle potenze di 225, 250 e 300 cavalli. Nel segmento racing viene offerto anche il 350 Sci, spinto fino a 350 cavalli di potenza,



ad ampliare le proprie linee produttive. La produzione dei fuoribordo fu spostata a Fond du Lac, 60 chilometri a nord ovest di Cedarburg, sito in cui ancora oggi ha base il marchio Mercury, e parallelamente iniziò anche una corsa all'incremento delle potenze che portò nel 1948 al lancio di "Thrunderbolt", il primo quattro cilindri in linea da 40 cavalli di potenza e anche il primo fuoribordo che vide scendere la potenza specifica sotto la soglia del cavallo per pollice cubo. Nel 1956 fu poi prodotto il primo fuoribordo sei cilindri in linea, un 60 cavalli dal rapporto peso/potenza particolarmente competitivo, che permise a Mercury

prestazione indotta dalla presenza di un compressore Lysolm che permette di realizzare potenze specifiche elevatissime e "proibite" ai motori aspirati. Vale la pena di segnalare che i "Verado" sono gli unici fuoribordo sovralimentati del settore e che proprio tale contenuto segna anche la differenza sostanziale fra i "Verado" e gli altri fuoribordo quattro tempi della Casa, i "Fourstoke". Questi ultimi coprono un range di potenza che parte da 2,5 cavalli e arriva a 150 cavalli con il nuovo "150 Efi", vincitore del premio Ixex 2011 grazie a caratteristiche tecniche che lo vedono primeggiare sulla concorrenza in termini di cilindrata, 3.000 centimetri cubi, e peso, 206 chilogrammi. Al suo fianco, nell'alto di gamma, l'80, il 100, e il 115 cavalli "Efi" con blocco motore da 1.732 centimetri cubi e i 40, 50 e 60 cavalli con blocco da 995 centimetri cubi, e a seguire altri 11 modelli di potenze medio-basse, da 2,5 a 30 cavalli, con blocchi che vanno dagli 85 centimetri cubi del 2,5 ai 526 centimetri cubi del 25 e 30 cavalli. Per chi ambisce poi a navigare con minimi investimenti ci



Gli entrobordo e gli entrofuoribordo a ciclo otto e a ciclo diesel a marchio Mercruiser rappresentano la linea di prodotto più ampia del settore. In versione entrofuoribordo operano inoltre mediante piedi poppi dedicati, i "Bravo", anche loro disponibili in diverse versioni a seconda della tipologia di barca da spingere e della potenza cui si deve tener testa.

di maturare esperienze atte a far operare il marchio anche nello sviluppo di nuovi velivoli militari monoposto ad ala rotante e fissa. Nel 1961 la fusione con il gruppo Brunswick, al momento leader nel settore delle macchine ricreative e ricco di risorse da investire in nuovi progetti. Dal matrimonio fra Mercury e Brunswick derivò in breve

tempo un'offerta di prodotti vastissima, al punto che al Chicago Boat Show la nuova linea di entrofuoribordo marchiata Mercruiser andò ad assorbire negli anni successivi l'80% del mercato. Carl Kiekhaefer rimane presidente della sua Mercury fino al 1969, prima di dimettersi e ritirarsi in pensione. Morì nel 1983 a 77 anni.

sono i modelli "Optimax", due tempi con sistema di alimentazione a iniezione diretta. Sono realizzati sulla base di tre blocchi motore che aprono con dei tre cilindri in linea da 1.526 centimetri cubi tarati a 75,

90, 115 e 125 cavalli. Al loro fianco due altri blocchi a sei cilindri, da 2.507 centimetri cubi che realizza 150 cavalli e da 3.032 centimetri cubi per le potenze di 200, 225 e 250 cavalli.

