

### MERCURY DIESEL TDI: NUOVE POTENZE PER NUOVE SFIDE!

Finita la liaison tra Mercury e CMD (acronimo di Cummins MerCruiser Diesel), il marchio che fa capo al Gruppo Brunswick prosegue la strada da sola, timbrando i suoi prodotti entro bordo ed entrofuoribordo Mercury Diesel e andando a incrementare l'offerta di potenze e soluzioni tecnologiche. Tra le serie disponibili a catalogo c'è anche quella targata TDi, nata da una joint-venture stipulata nel 2011 tra CMD e Volkswagen e ora ereditata da MD, che offre motori derivanti direttamente dal settore automotive della Casa tedesca di cui è riconosciuta la solidità e durata nel tempo, le



vibrazioni anche a pieno regime di giri, i bassi consumi di carburante, grazie al sistema d'iniezione in abbinamento al Turbo Diesel a geometria variabile, i pesi contenuti, e, infine, una coppia che si esprime al meglio sin dai bassi regimi di giri, rendendo le motorizzazioni molto interessanti per l'abbinamento a scafi che devono planare in tempi molto brevi. Ebbene, per il 2014 (e più precisamente da luglio del prossimo anno), arriveranno quattro nuovi motori di cui:



due rivisitati tecnologicamente, nelle potenze di 230 e 265 cavalli, e altri due nuovi (335 e 370 cavalli). Per i due più piccoli si tratta di aggiornamenti tecnologici di modelli già in gamma dal 2012, ossia del 230 e del 265

HP che sfruttano un gruppo termico con sei cilindri a "V" e hanno cilindrata di 3 litri. Per quanto concerne i modelli nuovi invece, questi vanno a integrare la famiglia degli otto cilindri a "V" da 4.200 centimetri cubi di cilindrata che proponeva già un'unica potenza di 350 cavalli. Ora, di diretta derivazione da questo, vengono inserite in gamma altre due potenze, da 335 e da 370 cavalli, in grado di coprire le esigenze di quelle imbarcazioni che beneficiano di un'omologazione per bi-motorizzazione che arriva a toccare la vetta massima di 740 cavalli. Tutte e quattro le nuove potenze adesso rispondono appieno alle ultimissime normative riguardanti le emissioni (TIER3) e, inoltre, si arricchiscono della tecnologia Mercury più avanzata, ossia la SmartCraft che consente, tra l'altro, l'abbinamento dei motori a tutta la strumentazione digitale Mercury, il SeaCore o il DTS per quanto concerne il siste-

ma di comando dalla console (anche se questa è una soluzione opzionale), così come opzionale è la possibilità di adottare il joystick Axis che rende più facili e intuitive le manovre in qualsiasi condizione. Per i motori che adottano la tipologia di trasmissioni con piedi poppieri è possibile installare le soluzioni Bravo Three in versione X e XR, mentre se si opta per la soluzione delle trasmissioni in linea d'asse è possibile scegliere tra un ampio range di modelli ZF capaci di soddisfare al meglio le molteplici esigenze. Rivisitata anche l'estetica, che si propone ora con un design meno invasivo e che facilita anche l'installazione di più motori in sala macchine e con un bi-colore grigio su nero che dona un pizzico di eleganza ai motori stessi. Abbiamo provato una coppia di nuovi TDi 4.2L da 370 HP installati su di un gommone SACS Strider 11 abbinati a trasmissioni XR, e i risultati ottenuti sono stati estremamente positivi sia per ciò che concerne la brevità dei tempi d'ingresso in planata (4,2") sia per la velocità top raggiunta (48 nodi a 4.100 giri), a suggello di tutto quanto precedentemente da noi detto in merito alle sue peculiarità.

Per ulteriori informazioni: Brunswick Marine Italia; Via Liguria 20; 20068 Peschiera Borromeo (MI); Tel. 800-013695; [www.brunswick-marine.com](http://www.brunswick-marine.com) [info@brunswickmarineitalia.it](mailto:info@brunswickmarineitalia.it)

Davide Paulini

