

MY WAY

Come il protagonista della celebre canzone di Frank Sinatra, anche Mercury ha deciso di seguire una propria strada per la realizzazione dei suoi nuovi gruppi entro bordo ed entrofuoribordo a benzina. Come i V6 90 gradi da quattro litri e mezzo lanciati lo scorso anno, anche i nuovi V8 6,2L MPI da 300 e 350 cavalli sono in effetti progettati ad hoc per il comparto nautico.

I motori entro bordo ed entrofuoribordo sono quasi sempre derivati da blocchi sviluppati per il settore automotive o per l'industria, ambiti che assorbono volumi di prodotto ben superiori a quelli assorbiti dal mercato nautico e quindi permettono ai costruttori di avanzare investimenti importanti. Le sempre più severe norme antinquinamento stanno però modificando tale consuetudine causa la necessità di realizzare più elevate efficienze operative ai bassi e medi regimi e operando in condizioni di basso carico, a differenza di quanto accade in campo nautico dove invece si privilegiano i funzionamenti ai regimi medio-alti o alti con carichi elevati. Divergendo gli stati funzionali è ovvio che debbano divergere anche le scelte progettuali, complice anche la presenza, sui motori automotive, di contenuti tecnologici sofisticati che impattano in maniera sensibile sui costi finali delle unità senza fornire grandi ritorni a livello nautico e, anzi, risultando foriere



di possibili inconvenienti. Un esempio per tutti le tecnologie di distribuzione con fasatura variabile, ormai indispensabili in campo auto ma molto meno necessarie quando un motore va ad armare un'imbarcazione e quindi la sua cubatura non è limitata da questioni economiche o fiscali. Sempre a livello di distribuzioni non ci si stancherà poi mai di far notare come i raffinatissimi

sistemi bialbero siano del tutto inutili quando i regimi motore non superano i sei/sette mila giri. Nessuna sorpresa quindi se uno dei più grandi costruttori di gruppi entro bordo ed entrofuoribordo, il gruppo Mercury, ha deciso di andare per la sua strada in termini progettuali nel momento in cui ha voluto rinnovare la propria linea di prodotto. Già lo aveva fatto l'anno scorso con il lancio dei nuovi motori benzina da quattro litri e mezzo ad architettura V6 90 gradi da 200 e 250 cavalli di taratura e ora si è ripetuto con la presentazione a Genova delle nuove unità MerCruiser 6.2L MPI, degli otto cilindri sempre con architettura a "V" 90 gradi disponibili nelle tarature di 300 e 350 cavalli in versione entrofuoribordo con piede poppiere e 320 e 370 cavalli in versione entro bordo. I componenti sono condivisi per il 65 per cento con i motori 4.5L MPI, ma le nuove unità sono state progettate ex novo in funzione delle necessità operative e funzionali legate alla navigazione come ben dimostra il blocco motore di ghisa da 6



litri e 200 centimetri cubi derivanti dall'utilizzo di canne dei cilindri di 101,6 millimetri di alesaggio per 95,25 millimetri di corsa all'interno dei quali prendono posto leggeri pistoni a mantello ribassato con anelli di tenuta a basso attrito, associati a bielle in acciaio di peso contenuto al fine di minimizzare le perdite di potenza indotte dalle inerzie. Nonostante la cubatura elevata il motore è lungo solo 740 millimetri per 696 di larghezza e 559 di altezza e nonostante il blocco di ghisa il peso supera di poco i 391 chilogrammi realizzando un rapporto peso/potenza nella taratura da 350 cavalli di 1,11 chilogrammi per cavallo. Nella versione entro bordo la massa sale a 482 chilogrammi causa la presenza del piede, ma anche in questo caso si registra una riduzione di poco più di 10 chilogrammi rispetto alla precedente unità MerCruiser 6.2L 377 Mag ottenuta facendo largo utilizzo di materiali compositi e leghe speciali per applicazioni nautiche nella realizzazione di molti componenti ausiliari. A livello di soluzioni tecniche dedicate la nuova unità è caratterizzata da condotti di aspirazione massimizzati in termini di lunghezza al fine di sfruttare l'inerzia dell'aria per aumentare la portata nella camera di combustione. Soluzione che permette di incrementare la coppia erogata già ai bassi regimi. Parlando del sistema di aspirazione da sottolineare il posizionamento del corpo farfallato nella parte posteriore dell'unità al fine di allontanare dal cockpit il rumore generato dal componente durante il funzionamento. La presenza di un risonatore a valle del corpo farfallato permette inoltre di attenuare per interferenza le frequenze sonore più fastidiose rendendo più confortevole la navigazione a tutti i regimi. Obiettivo, quello del comfort, perseguito anche a livello di vibrazioni tramite l'utilizzo di cuscinetti di dimensioni maggiorate per i supporti motore. Parlando del sistema di distribuzione da sottolineare la scelta di Mercury di utilizzare una soluzione semplice che assicuri la massima affidabilità in termini di funzionamento permettendo al contempo di eliminare la manutenzione dei componenti. Per questo il nuovo 6.2L MPI sfrutta un sistema ad aste e



serbatoio del lubrificante del piede poppiere. L'alternatore è azionato tramite una trasmissione a cinghia ed eroga 700 ampere di corrente per una potenza di 882 watt. A livello prestazionale la nuova unità raggiunge la potenza massima a un regime compreso tra i 5.000 e i 5.400 giri al minuto con transitori di accelerazioni tra i più bassi della categoria, secondo quanto dichiarato da Mercury, al fine di permettere un più veloce raggiungimento della planata. La presenza quale optional del sistema ASC, acronimo di "Adaptive Speed Control", permette di mantenere automaticamente il regime di funzionamento selezionato indipendentemente dal carico del motore o da eventuali variazioni operative indotte da virate strette, condizioni di traino o basse velocità di planata. In questo modo è possibile usufruire di una migliore risposta dell'unità senza dover agire continuamente sulla manetta. Disponibile, sempre in optional,

bilancieri agente su una testata compatta dove prendono posto due valvole per cilindro. Il sistema di iniezione è di tipo indiretto e sfrutta iniettori multi-port. Il sistema di raffreddamento è ad acqua e prevede sia una soluzione a circuito aperto, sia a circuito chiuso. Da segnalare, come sul modello 4.5L MPI, la disposizione dei componenti atti all'esecuzione della manutenzione in un unico punto facilmente raggiungibile. Tra questi l'asta di controllo del livello dell'olio, il filtro dell'olio e il punto di rabbocco, la pompa del sistema di sterzo e il

anche il joystick di manovra Axius Joystick Piloting, al fine di facilitare le manovre di attracco e a bassa velocità.

Jacopo Oldani

