

B

Motori MERCURY 150 FOUR STROKE

Alta **potenza**,
prezzo più
basso

Il Gruppo Brunswick propone un motore meno ricco di "superfluo", con la stessa potenza all'elica rispetto agli altri due 150 cv del marchio e un prezzo di listino più accessibile. Semplice la manutenzione anche per i meno esperti

di Luciano Pau

«Abbiamo inserito nella gamma un fuoribordo potente ma che bada alla sostanza, senza troppi fronzoli, sul quale abbiamo curato la tecnologia in modo da dare al pubblico il miglior prodotto sotto il profilo sicurezza e affidabilità, tralasciando magari il lusso di altri nostri motori, come le manette elettroniche o il compressore volumetrico»

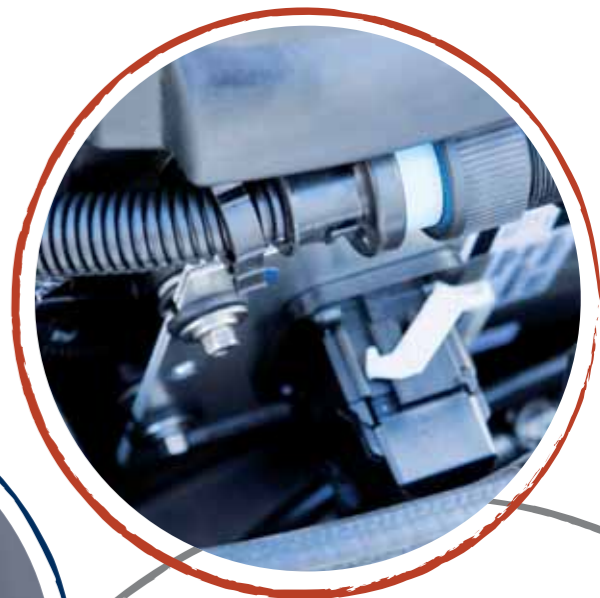
Ferruccio Villa

Ognuno si sta interrogando su quando questa crisi economica mondiale avrà termine. Nel frattempo le aziende sono alla ricerca di contromisure a breve e a medio termine, per poter rimanere sul mercato a un certo livello, e per fare ciò sono conscie che occorra inventarsi soluzioni più adatte al momento. Il Gruppo Brunswick si aspettava già da tempo una situazione come quella attuale e proprio Ferruccio Villa, presidente di Marine Power Europe, in una recente intervista, aveva sottolineato: «Da tempo abbiamo avuto sentore di un settore che avrebbe risentito delle difficoltà economiche mondiali e pertanto abbiamo capito che chi oggi è disposto a spendere per andare per mare, almeno in una certa fascia di mercato, lo fa solo a patto di contenere i costi di acquisto e gestione e di ricevere in contropartita prodotti affidabili, sicuri e con un certo grado di finitura». Oggetto di questa breve presentazione era il Mercury 150 Four Stroke, un motore studiato per essere un "entry level" della produzione, forte di un prezzo di mercato più basso rispetto agli altri due 150 cavalli già presenti nel catalogo Mercury, il 150 Optimax e il 150 Verado. La volontà è stata di offrire una tecnologia più "alleggerita" senza pregiudicare le prestazioni e l'affidabilità a un prezzo più accessibile a molti. Qui non troviamo, infatti, il compressore volumetrico che tanto blasone ha dato alla produzione Verado né tantomeno i sofisticati sistemi come il condotto di aspirazione brevettato a due stadi, o l'acceleratore e cambio digitale SmartCraft (Dts) che contraddistinguono il 150 Verado o l'Optimax. Abbiamo a disposizione un quattro cilindri più leggero dei suoi "fratelli", costruito per durare nel tempo e che ha bisogno di una manutenzione minima, oltretutto in taluni casi (vedi la sostituzione del filtro ad esempio) decisamente semplice. L'accensione è affidata a due bobine, mentre l'alimentazione si

serve del consolidato sistema d'iniezione elettronica Efi (Electronic fuel injection) Multiport. Il tutto espresso con una cilindrata decisamente generosa di tre litri che risulta alla fine essere in questo momento la più alta del mercato in tale fascia di potenza. Anche il peso è contenuto con i suoi 206 kg, se la soluzione scelta è a gambo lungo, o 211 kg se si tratta di un extralungo o di un controrotante, contro i 231 kg del Verado e i 195 kg dell'Optimax 150 Pro XS. Se da un lato il risparmio di peso e di denaro deriva dalla ridotta componentistica adottata, dall'altro questa semplicità produce anche il benefico effetto di una manutenzione decisamente più semplice e a volte addirittura la esenta, come nel caso delle valvole e della distribuzione. Per ciò che concerne poi la manutenzione ordinaria, Mercury fa in modo che sia facile da effettuare anche senza ricorrere al meccanico di fiducia. Ad esempio la sostituzione del filtro del carburante diventa operazione "alla mano" anche per un non esperto, stessa cosa dicasi per il filtro cartuccia dell'olio che vanta addirittura un modo per scolarlo prima ancora di asportarlo dalla sua sede ordinaria. Inoltre avete paura di dimenticarvi quando sia necessario effettuare i controlli di rito sul vostro motore? No problem, basta togliere la calandra e leggere su un adesivo "scheda di manutenzione" i vari step di controllo che Mercury ha predisposto. Ad esempio si ricorda di sostituire ogni 100 ore di moto l'olio del motore e relativo filtro, quello del carburante o l'olio del piede, mentre ogni 300 ore di moto si consiglia la sostituzione della cinghia e della girante. Per gli appassionati di elettronica, poi, si segnala la presenza di un curioso codice a barre digitale, che può essere letto da qualsiasi Smartphone sul quale si sia precedentemente scaricata un'apposita applicazione, e che consente di monitorare il motore attraverso l'interazione dell'apparato con la centralina, leggendo direttamente sullo schermo il corretto funzionamento o le anomalie che il motore presenta.

La scheda tecnica

Mercury 150 Four Stroke • potenza 150 cv (110 kW) • regime massimo di giri 5.000/6.000 • 4 tempi Sohc • cilindrata 3.000 cc • alesaggio x corsa mm 102 x 92 • 4 cilindri in linea • alimentazione a iniezione elettronica Multi Port Efi con gestione modulo Ecm • rapporto di trasmissione 1,92:1 • alternatore 60 A/756W • peso kg 206 in versione L o kg 211 in versione XL e Cxl • prezzo € 14.900 (iva e trasporto inclusi)



Il 150 Four Stroke è un motore "easy" nella sua globalità, con i quattro cilindri in linea le cui valvole (due per ogni cilindro) hanno movimenti regolati da un monoalbero a camme in testa Sohc che, rispetto al bialbero, garantisce una decisa riduzione di peso e condotti lunghi al fine di ottenere la miglior coppia possibile.



Pesa solo 11-16 kg in più rispetto al 2 tempi ma ben 20-25 kg meno di un Verado. A sinistra, un Boston Whaler in velocità con due 150 montati.

B

Motori **MERCURY 150 FOUR STROKE**



La finalità di questo motore è quella di proporsi come alternativa di **alto livello**, ma low cost, all'Optimax 150 Pro XS e al Verado 150, risparmiando rispetto quest'ultimo quasi **1.900 euro** e spendendo rispetto al 2 tempi circa **1.200 euro in più.**

La calandra è stata studiata con un layout moderno e aggraziato, tale da permettere anche la bi-motorizzazione su un unico specchio di poppa (a tale proposito è bene sapere che è in commercio anche nella versione controrotante). Sotto il profilo della ricarica, il motore ha un potente alternatore da 60 A di capacità, controllato da un sistema di guida a cinghia.

Il test

La coppia è esuberante e lo abbiamo riscontrato direttamente in acqua in occasione della prova avvenuta durante il meeting stampa tenutosi a Baveno. Sul gommone da noi provato, un **Valiant 620 DR** che pesava poco meno di 500 chilogrammi, con un equipaggio composto da quattro persone e poco più di 100 litri di carburante, abbiamo ottenuto l'assetto planato in circa quattro secondi e lo abbiamo mantenuto sino ai 15 nodi, con una coppia che si è messa in luce già dai 2.800 giri e che a 3.000 giri ci ha consentito di navigare a oltre 20 nodi con consumi di poco superiori ai 14 litri/ora. Al massimo dei giri che siamo riusciti a toccare (ma non ancora quelli massimi erogabili dal motore per effetto di un'elica non consona), abbiamo comunque rilevato con il gps un top velocistico di oltre 50 nodi e consumi di poco superiori ai 43 litri/ora, valori che lasciano pensare a quali siano le potenziali possibilità di tale motore se abbinato all'elica giusta. Quest'ultima, per effetto dell'adozione da parte del motore dello stesso gambele e piede del Verado, si può scegliere in un ampio range di soluzioni che QuickSilver propone. 