



A sinistra, Seneca veste i panni dell'avvocato difensore del motore endotermico, presso la sede Kohler di Reggio Emilia. Sopra, il Command Pro PCV680LE. A destra, la serie ibrida K-Hem, all'Agritechnica 2019 di Hannover.



Kohler e l'anno che verrà

ESAME DI MATURITÀ

Alla Kohler non sono spaventati dalle tragiche premesse con le quali è partito il 2020. Per loro rimane comunque l'anno del pieno dispiegamento dello Stage V, per il quale si sono attrezzati in tempo. La maturità prevede anche un esame sugli alternativi: ibridi e propano

Pro. Gas propano e dual-fuel sono meno impattanti del diesel allo scarico. Perché queste precise scelte?

Gli Usa hanno una lunga tradizione di motori a propano di cui hanno buona disponibilità. La soluzione propano può essere utilizzata in generale con il Gpl (di cui il propano è uno dei costituenti assieme al butano in percentuali variabili secondo disponibilità) con installazione e gestione più semplice rispetto al metano, grazie alle minori pressioni nelle bombole e alla più facile trasportabilità.

Quali i vantaggi del propano rispetto ad altri combustibili?

Il propano, come in genere il Gpl e anche il metano, generano gas di scarico con minor tenore di inquinanti.

Come funziona esattamente il dual-fuel? Il motore è provvisto di due sistemi di alimentazione (benzina e propano) e si può passare dall'uno all'altro secondo disponibilità del carburante. Perché non è applicabile anche al diesel, magari in forma blended (i tentativi di riconvertire il diesel con retrofit diesel-Cng al momento non hanno fatto proseliti nel primo equipaggiamento)?

I sistemi dual fuel da applicare al diesel sono più costosi. Se il funzionamento a Gpl

offre vantaggi economici per il minor costo del carburante rispetto alla benzina, non è lo stesso con il diesel. Per cui il dual fuel sul diesel (diesel più gas) è adatto per applicazioni particolari e con motori grossi dove il ritorno economico può avvenire in tempi brevi.

I Command lanciati a Las Vegas sono la risposta al controllo elettronico di Hatz?

Sicuramente ciò che i Command offrono è la possibilità di integrare perfettamente il motore su una macchina di concezione moderna con controllo motore drive-by-wire da centralina macchina anziché comando meccanico convenzionale.

K-Hem. Potreste dettagliare in termini tecnici lo slogan 'right-sizing'?

La power unit ibrida consente di utilizzare il motore con un fattore di carico (carico medio) più alto e quindi di sfruttare meglio le potenzialità del motore. Si evita di scegliere un motore più grande solo per sopperire a necessità sporadiche o istantanee di potenza e/o coppia che, altresì, vengono garantite dalla parte elettrica.

Pensate di sviluppare soluzioni ibride anche per i mono-cilindro, magari per applicazioni come torri faro o generatori a giri variabili?

Noi indaghiamo tutto il possibile: studiamo il mercato e l'evoluzione delle macchine per determinare la soluzione più efficace guardando alle opportunità offerte dal connubio motore più macchina elettrica.

Il comunicato stampa dice che: 'Kohler non intende forzare il processo di elettrificazione'. Cosa intendete, nello specifico, e quali applicazioni, secondo voi, sono più refrattarie al full-electric?

Non abbiamo una posizione 'fideistica' e riteniamo che le

opportunità vengano da un corretto bilanciamento della tecnologia. Ci sono applicazioni (generalmente con fattori di carico alti) in cui il diesel è senza dubbio la migliore soluzione possibile, altre (ad esempio con carichi ciclici e/o con picchi di potenza/coppia istantanei) che più si prestano alla soluzione ibrida, altre (in cui c'è disponibilità di energia elettrica a buon prezzo e disponibili ad accettare un costo più elevato) che si prestano al full electric. Riteniamo che, anziché vedere motore a combustione interna ed elettrico come alternative, si debba vederli come soluzioni 'con-correnti', nel senso che ambedue concorrono alla buona riuscita dei progetti per le macchine del futuro.

Kubota e Yanmar sono uscite dal recinto dei 100 chilowatt e delle cilindrate medio-piccole. Secondo voi questo genere di segmentazione verso l'alto farà tendenza?

La tendenza è di disporre di potenze più elevate per le macchine e in generale anche per gli accessori che a esse vengono collegati.

Quali reazioni dei costruttori alle versioni power-pack? Rispetto a quelle a listino, quali sono le principali richieste di

personalizzazione dei piccoli Oem?

Con la complessità sempre maggiore dovuta alle normative sulle emissioni, c'è la tendenza a utilizzare motori 'pronti all'uso' e quindi completi del sistema di post-trattamento, di raffreddamento, di cablaggi e altro in modo da ridurre rischi, tempi e costi di sviluppo. Dall'altra parte, però, il focus sull'eccellenza delle prestazioni delle macchine e degli ingombri ridotti richiede una stretta collaborazione tra costruttore della power unit e costruttore della macchina di cui Kohler ha sempre fatto un punto di forza.

La digitalizzazione e il 4.0 sono di gran voga anche tra i motori industriali. In cosa si distingue Check App dagli applicativi dei vostri concorrenti? E in termini di manutenzione predittiva?

I punti di forza di CheckApp sono svariati: il prezzo, estremamente competitivo rispetto al mercato di riferimento e in relazione alle funzionalità offerte; la quantità eccezionale di documenti a disposizione dell'utente (manuali, video 3D, ecc.); il sistema di scontistica e consegna a domicilio dei pezzi di ricambio originali, applicati sugli acquisti tramite app; nel-

la versione plus, la possibilità di fare diagnosi, visualizzare la dashboard e inviare il resoconto dei risultati direttamente all'officina di riferimento.

Nella peggiore delle ipotesi, l'onda lunga del Covid-19 potrebbe infrangersi sulle fiere di fine anno (ndr: La domanda è di poco precedente all'ufficializzazione del rinvio di Eima International a febbraio 2021). Nel caso dovessero essere penalizzate anche Eima e Bauma China, voi pensate a forme alternative di direct marketing o rinviereste tutto alla primavera 2021?

Per eventuali rinvii ci limitiamo ad attendere notizie di eventuali slittamenti dagli organizzatori. Ciò che pensiamo è che, come in qualunque altro settore, questa crisi abbia colpito e cambiato sensibilmente molte dinamiche lavorative che, per sopravvivere, dovranno essere in grado di adattarsi. Come recita la nostra mission, anche in questo caso stiamo lavorando duramente per continuare a 'essere sempre all'avanguardia nella tecnologia e nell'innovazione'. Paradossalmente, questa sciagurata congiuntura storica può essere vista come una grande opportunità. E noi, in Kohler, siamo decisi a coglierla.