



Multipower, dal 1999 al servizio degli Oem dell'agricolo, del garden e dell'industriale. Pur avendo il ciclo Otto nel dna, è decisa ad arruolare il diesel, alla faccia dei profeti di sventura che iscrivono Rudolf sul banco degli imputati. Il paladino reggiano del ciclo Diesel sarà Raywin, passaporto cinese e velleità occidentali. Il frazionamento è a 3 e 4 cilindri, da 1,1 a 2,4 litri di cilindrata. Non sono modulari, cambiano infatti le canne. Per l'agricolo il dispari ha una cilindrata unitaria di 350 cc (AxC 76 x 78,4 mm), aspirato, mentre il 4 cilindri sovralimentato ha una canna da 612 cc (AxC 87 x 103 mm), ed eroga al top 48 chilowatt a 2.700 giri con un momento pari a 210 Nm, mille giri più in basso. A rappresentare la new wave diesel, in quel di Gualtieri, sul Po, terra adottiva del pittore Ligabue, al confine tra Lombardia ed Emilia, è Marco **Messori**, che dopo un breve ma intensa esperienza nel mondo dei gruppi elettrogeni, torna nel settore motoristico forte dei 12 anni di trascorsi in Rama Motori con i John Deere. Ha risposto lui alle nostre domande.

Perché Multipower ha scelto Raywin?

Multipower è distributrice di

Multipower e Raywin

DRAGONE D'ASSALTO

Non c'è solamente il vantaggio competitivo del prezzo, tra le armi a disposizione di Raywin. La joint-venture di Rato e Yuchai si è affidata a componentisti occidentali e ha scelto Multipower come distributore per l'Italia. Stazionari, sprinkler, motori per applicazioni mobili e pure marini

Rato, che detiene il 70 per cento di Raywin. Si è quindi trattato di un naturale allargamento della proposta di nuovi prodotti. Si tratta di un'anteprima per Multipower, che non ha mai gestito nella propria scuderia motori diesel, essendo specialista dei motori a benzina (attualmente Robin, Rato e Yamaha, nel recente passato Subaru Robin). Io sono entrato in questa avventura in ragione della familiarità con il mercato delle applicazioni diesel.

Cosa ci racconta di Raywin?

I primi vagiti di Raywin risalgono al febbraio del 2012, per

volontà di Yuchai e Rato. La piena operatività è datata maggio 2013, in quel di Chongqing, la megalopoli che ospita il cuore pulsante dei motori industriali in Cina.

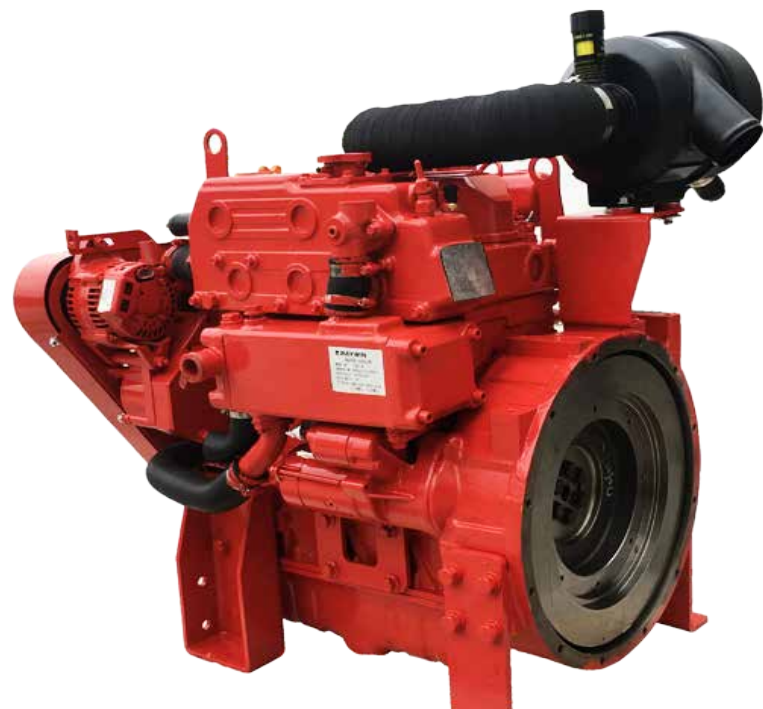
La gamma è assolutamente trasversale alle applicazioni. Hanno potenze fino a 40 kVA per i gruppi elettrogeni, a cui affiancano unità a giri variabili per motopompe e altri utilizzi industriali, giri fissi, a 3.000, per l'antincendio, e versioni marine per propulsione e gruppi di bordo. Attualmente l'omologazione è Stage IIIA; lo Stage V è in corso di certificazione. I primissimi motori a magazzino, proprio dal mese di luglio, sa-

ranno i tricilindrici da 9 kilowatt per gruppi elettrogeni. Per il completamento della gamma occorrerà attendere fine anno.

Da dove nasce questa joint-venture?

È un progetto di respiro mondiale, che si rivolge però principalmente ai mercati occidentali. Lo testimoniano le collaborazioni con specialisti britannici, italiani e giapponesi. L'alimentazione è a cura di Stanadyne. In Cina la casa madre, Yuchai, non ha certamente bisogno di ulteriori leve commerciali.

Ci indicherebbe qualche caratteristica in più?



A sinistra, lo stand Raywin all'Eima 2016. A destra, il 2,4 litri (AxC 87 x 103 millimetri). Al centro, un esempio di applicazione antincendio, dove è sempre il 2,4 a farla da padrone

Si ragiona di motori essenzialmente meccanici, a due valvole per cilindro. C'è un 3 cilindri, i 4 cilindri sono sia aspirati che turbo, con due tarature ciascuno per le applicazioni genset. Il monoblocco non ha le camicie sfilabili, è del tipo a tunnel. La pompa d'iniezione è Stanadyne. Gli Stage V saranno ovviamente common rail, di origine Bosch. Il profilo è schiettamente industriale, con albero a camme affogato nel basamento.

E qualche referenza?

Visa (nдр: il vivace attore della generazione, capitanato dai fratelli Barro) e Genmac (nдр: anche loro reggiani e rivieraschi) si sono già aggiudicate le versioni per gruppo elettrogeno, e altri costruttori come Parolin e i fratelli Soviero, in procinto di acquistare anche le versioni marinizzate per rimotorizzare i gruppi di bordo. Nel mese di giugno sono arrivate dal porto della Spezia le campionature antincendio. Probabilmente consegneremo alcuni motori sprinkler in prova, per esempio a Cogem. Le motopompe troveranno presto chi le proverà. È disponibile l'aspirato, un motore 'delicato', che, partendo a freddo, raggiunge rapidamente i 3.000 giri.

Qual è il suo ruolo, alla Multipower?

Mi occuperò di Raywin dalla 'a' alla 'zeta', per quanto riguarda la rete di assistenza e di vendita, oltre ai rapporti col fornitore. Multipower ha una struttura snella. L'assistenza è affidata a una rete di officine, come lo stesso Parolin (costruttore e riparatore al tempo stesso), e altri operatori specializzati nel diesel, che già collaborano con Multipower sui prodotti garden.

Nel marino il target sono i gruppi di bordo o c'è spazio per i pacchetti propulsivi?

Sì, anche se entrano in gioco le omologazioni, vedi Rina. Su barche di lavoro che non necessitano del disbrigo delle pratiche omologative potremo trovare spazio. Io preferisco procedere con cautela, in attesa di intraprendere l'iter presso il Rina.

Cosa si aspetta, anche in ragione dell'emergenza coronavirus?

Essendo partiti in coincidenza con il lockdown, attendo di passare alle vie di fatto. Dopo i contatti telefonici è mia intenzione riprendere la consuetudine

ne delle visite ai clienti, soprattutto per i gruppi elettrogeni, dove ci sono maggiori margini di trattativa.

Abbiamo ricevuto a inizio giugno due container da 80 motori ciascuno che contengono tra gli altri campioni per il settore antincendio, per il settore marino per gruppo elettrogeno ausiliario di bordo, e per motori da motopompa. Quando entreranno nella disponibilità dei motori a giri variabili, potremo intensificare una campagna di sensibilizzazione.

Come vi ponete nei confronti delle fiere?

L'Eima è stata messa a bilancio, sarà la seconda edizione per Raywin insieme a Multipower, dopo la partecipazione nel 2018, al padiglione 15. Al padiglione 34 invece ci saranno tutti i prodotti da giardinaggio/agricoltura dei vari marchi rappresentati sul territorio nazionale da Multipower: Rato, Itaian Power e Yamaha, l'ultimo entrato in famiglia.

È cambiata la percezione del prodotto cinese?

Mi pare proprio di sì. I motori Raywin, del resto, sono stati utilizzati anche da Cgm, prima che Multipower si aggiudicasse

la distribuzione per l'Italia e come per i motori a benzina, le richieste di mercato sono in continua crescita.

Sto spingendo per ottenere unità più fruibili dal punto di vista dell'Oem, senza costi aggiuntivi per l'installatore, integrando accessori come la flangia e la guarnizione di scarico, Sae 3 sul 30 kVA e sul 40 kVA, in luogo del Sae4. Dettagli, se vuole, che contribuiscono però a definire la fruibilità di un prodotto. Ciò che conforta è l'estrema rapidità di risposta da parte di Raywin, sempre pronta a fornirci supporto alle varie richieste.

Programmi a breve termine?

L'obiettivo è quello di entrare nel mercato italiano, offrendo un prodotto di ottima qualità a un prezzo molto interessante e di seguire con estrema cura anche l'after-sales market; ciò che Raywin sta promuovendo anche per il mercato estero.

Di sicuro ci aspettavamo di potere presentare il prodotto in modo diretto ma gioco forza, per via della crisi accesa dal Covid19, le operazioni hanno subito un rallentamento. Sono convinto che con l'attuale prodotto e con lo sviluppo che faremo sulle versioni Stage V sarà possibile raggiungere ottimi traguardi.