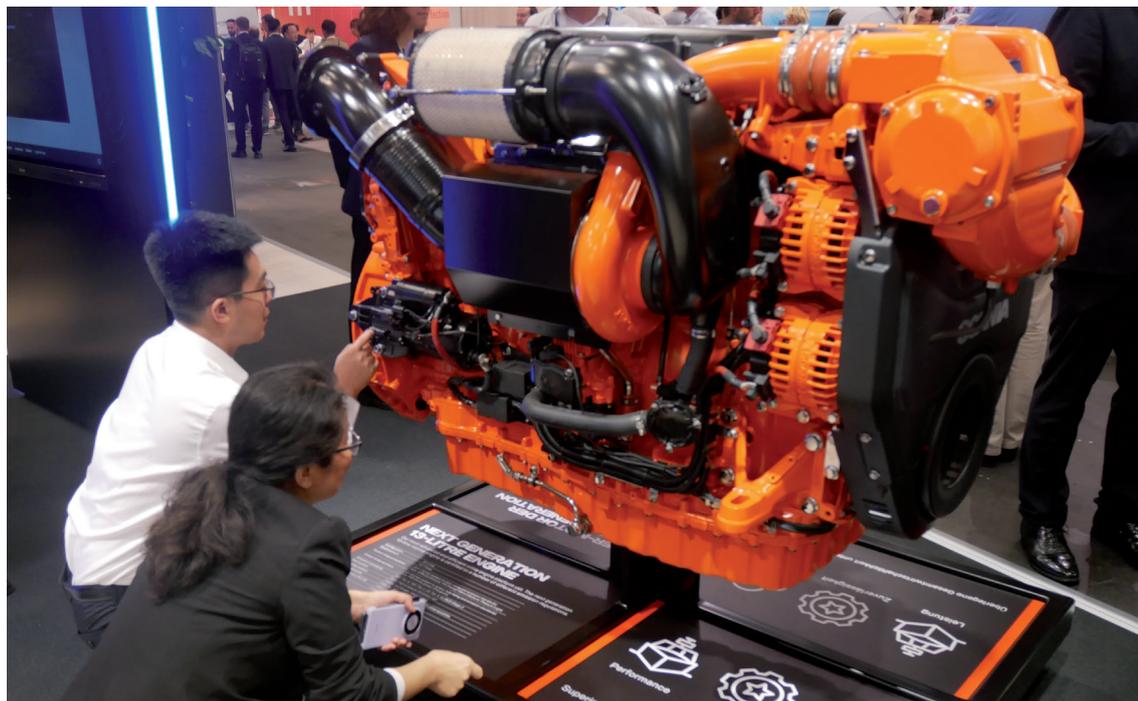


HA FATTO TREDICI

Il 13 litri per il camion con il grifone sulla calandra aveva destato scalpore per avere infranto il muro del suono del 50% di efficienza. Infatti, lo hanno battezzato Super. L'industriale si è aggiudicato il Diesel of the Year (nel 2025 appannaggio di Hyundai Infracore). La marinizzazione per le barche da lavoro è cosa fatta. Per il diporto basterà attendere poco



Diesel of the Year, il Next Generation DC13 è pronto al salto in mare. Dal 2026 anche sugli yacht.

Ci hanno raccontato della conversione marina del Diesel of the Year 2023 **Neeraj Sharma** e **Oleg Nikitin**, di Scania Power Solutions. «Questa piattaforma dovrebbe essere disponibile entro la fine del 2025. La versione per diporto sarà introdotta più o meno alla fine del 2026». Il blocco motore e la testa del cilindro rimangono grossomodo invariati rispetto alle versioni industriale e automotive. Il motore marino è dotato di una copertura in alluminio e utilizza un sistema di raffreddamento acqua-acqua anziché aria-acqua. Sono necessari diversi sistemi di lubrificazione e di alimentazione per soddisfare le norme internazionali di sicurezza marittima, Imo e Solas. Per evitare ustioni o incendi è prevista la copertura di tutte le superfici calde, compresi i tubi del carburante, che sono a doppia parete. I marini sono dotati di doppi filtri per il carburante e l'olio. il range di potenza va da 350 a 1.050 cavalli. A differenza di alcuni concorrenti che testano i motori alla massima potenza e poi li declassano, Scania si concentra sul ciclo di lavoro con adattamenti all'hardware per ogni taratura, ottimizzando le prestazioni, la durata e il consumo. La piattaforma supporta fino a configu-

razioni quaduple, con una potenza totale superiore a 4.000 cavalli. Il 13 litri si presta ad applicazioni ibride, particolarmente indicate per le operazioni di start-stop. Come ha spiegato Neeraj Sharma, i sistemi ibridi incoraggiano un utilizzo più efficiente dell'energia disponibile, in modo simile a come gli automobilisti si adattano alla modalità di guida delle auto ibride. Per navigare appena cinque minuti tra due porti si può ricorrere alla sola batteria. Per i percorsi più lunghi si può utilizzare il diesel, garantendo flessibilità ed efficienza nelle operazioni. Questa piattaforma è versatile e si adatta dalle imbarcazioni da lavoro per impieghi continuativi, ai traghetti e alle navi specializzate. Il 13 litri è stato progettato per essere flessibile con il carburante, anche nella navigazione, accettando fino al 20% di biodiesel e il 100% di Hvo. È ancora Neeraj Sharma a farci presente che la diffusione dell'elettificazione nei settori industriali è in grado di impattare in modo molto efficace sul mercato. In questo caso, i sistemi ibridi hanno nelle loro corde un equilibrio tra il taglio immediato delle emissioni e la flessibilità del motore elettrico in termini di autonomia del veicolo.