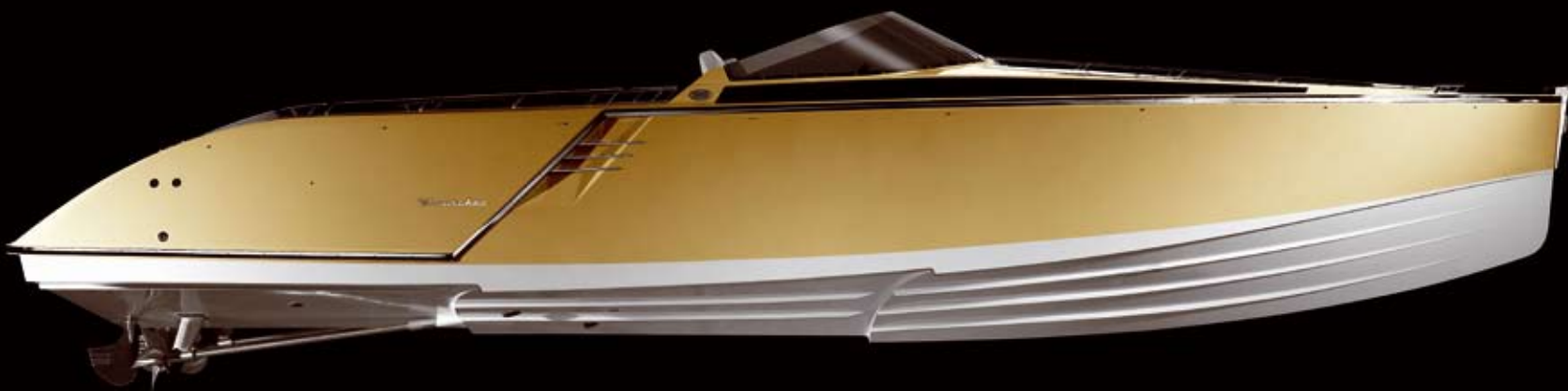


Dolce Vita Made In Austria

Un cantiere a gestione familiare, ma con dei numeri industriali. Una linea di barche fortemente retrò costruite con cura artigianale, le prime a essere equipaggiate con i motori ibridi di ultima generazione frutto della collaborazione tra il cantiere e la Steyr Motors

di Luigi Magliari Galante



I fratelli Michael, Stefan e Andrea (la sorella) Frauscher rappresentano la terza generazione Frauscher e gestiscono il cantiere – nell'ordine: commerciale, produzione e amministrazione – che affonda le sue radici agli anni Venti, quando Engelbert Frauscher da Vienna, appassionato ed eclettico imprenditore fonda l'omonimo cantiere sulle rive del Danubio e inizia a costruire barche da regata e motoscafi classici. Nel 1945 decide di trasferire la produzione a Gmunden sulle sponde del lago Traunsee immediatamente dopo gli sconvolgimenti subiti dal suo paese al termine della seconda Guerra Mondiale. Da allora sino a qualche anno fa, le vicende del cantiere passano attorno a barche a vela, bellissimi motoscafi di ogni genere destinati ai raffinati villeggianti e barche da regata. In Europa sono conosciuti tra quella nicchia di appassionati di pezzi pregiati, barche in cui la qualità privilegia la quantità. Uno dei punti di svolta però è rappresentato dall'introduzione di una legge nazionale che

limita la navigazione a motore nei laghi austriaci durante i mesi estivi. Per il cantiere questo "embargo" significa l'opportunità di sviluppare nuovi propulsori e nuove carene, soprattutto, per non perdere una grande fetta del suo mercato. Il primo modello elettrico risale addirittura al 1955. Oggi la gamma Frauscher prevede la versione elettrica di tutti i modelli. «Abbiamo dovuto investire molto nella ricerca per trovare la carena ideale da combinare al motore elettrico – racconta Michael Frauscher, responsabile della produzione – carena necessariamente molto piatta ed efficiente per ottimizzare, soprattutto, l'autonomia delle batterie». Attualmente il cantiere costruisce circa 150 barche all'anno, ha un fatturato di quasi 10 milioni di euro e impiega circa 42 persone. Dalle barche elettriche a quelle ibride il passo è stato, più che breve, fisiologico. Anche in virtù della vicinanza con il produttore di motori Steyr con il quale hanno sviluppato una partnership di ricerca e sviluppo di un modello ibrido, presentato

in anteprima mondiale allo scorso Boot di Dusseldorf e che siamo andati a provare in anteprima nelle acque del Traunsee la scorsa primavera.

La gamma

Attualmente il listino Frauscher propone 3 modelli a vela – un Dragone, un H-boat e l'H 26 – e 6 modelli a motore che vanno dal piccolo 560 Valencia all'ultimo nato, un gioiellino dalle linee tirate che porta l'antico nome del Lago di Garda: il 909 Benaco. Tutti i modelli strizzano l'occhio alla dolce vita e alle località simbolo del periodo d'oro della villeggiatura mediterranea: Saint Tropez, Venezia, Lido, Riviera. La produzione a motore, tutto sommato più interessante e innovativa rispetto ai modelli a vela, è quella che desta la maggiore curiosità ed è davvero notevole sotto quasi tutti i fattori che determinano la riuscita di un buon progetto. Per iniziare, le barche hanno una fortissima personalità – non poco di questi tempi –, rivelano subito una cura per i dettagli maniacale e, per chi ama le emozioni forti, hanno delle prestazioni notevoli, soprattutto il piccolo Lido, che con la manetta a fondo – 45 nodi – è in grado di fare qualsiasi evoluzione.

La produzione

Il cantiere è organizzato con una bella sede centrale a Gmunden, con annessi uffici, rimessaggi coperti, pontili, suggestive schiere di boathouse di legno e uno showroom con le barche in esposizione che non sfigurerebbe nel quadrilatero della moda di Milano. La produzione invece dista qualche chilometro e si estende in un capannone (in via di ampliamento) dove squadre di 4 o 5 artigiani si prendono in carico

ogni barca e la seguono dalla consegna dell'esecutivo, sino alla lucidatura finale. L'attività è coordinata da Michael e Stefan che non fanno mistero della loro forte passione e della capacità di "sporcarsi le mani" con i ragazzi del cantiere durante tutte le fasi dell'allestimento. La metodologia è piuttosto tradizionale come pure i materiali, VTR e vinilestere, tabelle di laminazione conservative e barche molto robuste. L'assemblaggio di scafo e coper-



Da sinistra, Michael, Stefan e Andrea Frauscher. Sotto, il 686 Lido in navigazione; il 70% della produzione Frauscher è destinata all'esportazione



ta procedono in parallelo con la barca che rimane aperta fino all'ultimo momento, con la squadra che si avvicenda in tutte le fasi dell'allestimento. Proprio i fratelli Frauscher sovrintendono tutte le fasi, dalla progettazione di carene e appendici, sino alla scelta delle varie componenti, selezionate tra i migliori fornitori europei. Vale la pena citare le trasmissioni V-Drive dell'italiana BPM, piuttosto che le luci di via a Led a scomparsa della britannica Aqua-signal. In cantiere si vedono bene le carene di queste barche, che nascono diverse a seconda del tipo di propulsione scelta dal cliente, premesso che la soluzione ibrida è applicabile a tutti i modelli, (lo stesso vale per i motori Steyr dal 4 cilindri da 75 hp sino al prossimo 6 cilindri da 300 hp), enormi differenze si notano tra scafi elettrici, dal fondo praticamente piatto, e scafi puramente sportivi con spigoli cattivi, redan, vari step e ugelli per ventilare la carena con l'aria calda della sala motori. In questi ultimi traspare la vocazione dei fratelli che non nascondono la loro passione per la velocità. Se il Benaco con i suoi quasi 500 hp è una barca davvero veloce, le vere emozioni si provano navigando con il Lido: messo alla prova in virate strettissime con la manetta a fondo, abbiamo apprezzato come la carena "morda" letteralmente l'acqua conferendogli una notevole stabilità e sicurezza in ogni situazione.



Da sinistra, uno dei capannoni della produzione con un Lido in primo piano. Una classica carena "elettrica". Lo scafo di un Venezia in allestimento dove si notano i V-Drive BPM. La posa degli acciai di coperta. Scafo e coperta che procedono in parallelo fino all'incollaggio finale

Design e prestazioni

Tutta la gamma Frauscher, a eccezione forse del Venezia 707, è caratterizzata da una forte personalità. Pulizia e ricercatezza, linee curve e sinuose ben si fondono con spigoli rigorosi degli acciai e le linee tirate delle carene. Mentre i modelli Valencia, Riviera e Saint Tropez

– tutti e tre disponibili anche nella versione elettrica – ricordano i classici motoscafi anni Sessanta, con il loro corredo di acciai e mogano a impreziosirne ulteriormente le forme; i modelli Lido e Benaco rappresentano una svolta. Il primo ha le caratteristiche del tender o di un day cruiser sportivo. Prua a piombo, sezioni affilate, coperta dominata dalla console centrale e ampie zone prendisole. Nella versione elettrica il Lido può contare su un propulsore elettrico fino a 37 kW mentre nella versione Diesel o benzina, fino alla notevole potenza di 312 kW nell'allestimento più pompato. Tutti questi cavalli, uniti alle linee d'acqua tiratissime e a un peso di poco meno di 1500 chili, si traducono nelle prestazioni mozzafiato di cui sopra. Il Benaco è un'autentica spider. Disponibile in varie colorazioni che ossequiano le tendenze più recenti – dall'ocra al titanio – questo 9 metri è disponibile nella versione ibrida come in quella tradizionale. Nel locale di prua è stata ricavata un'elegante cuccetta dove la scarsa altezza in cabina è stata migliorata con un lungo fascione in plexiglas sul cielo della cabina che conferisce all'ambiente una notevole luminosità. La barca in navigazione è molto docile e capace anche lei di prestazioni di rilievo.



Il futuro del cantiere

La ricerca e lo sviluppo nel settore ibrido, è sicuramente una carta vincente del cantiere. In primo luogo per il tempismo, purtroppo perfetto, tra il suo debutto e l'incremento del costo del gasolio. Quindi per la sinergia che si è creata tra Frauscher e la vicina Steyr Motors. Una partnership tecnologica che ha consentito lo sviluppo della propulsione ibrida in esclusiva per il cantiere austriaco e disponibile sul mercato dall'autunno 2008 come optional aggiuntivo su tutti i motori della gamma Steyr. Ma come funziona questo sistema? Il Power Pack di Steyr è sostanzialmente composto da un generatore di corrente accoppiato alla trasmissione come un normale alternatore. L'energia prodotta dal generatore, qui chiamato Elettromeccanical Power Unit



Una curiosità: alcuni problemi di cavitazione del timone sono stati risolti dal cantiere con queste forme che riportano alle gondole veneziane

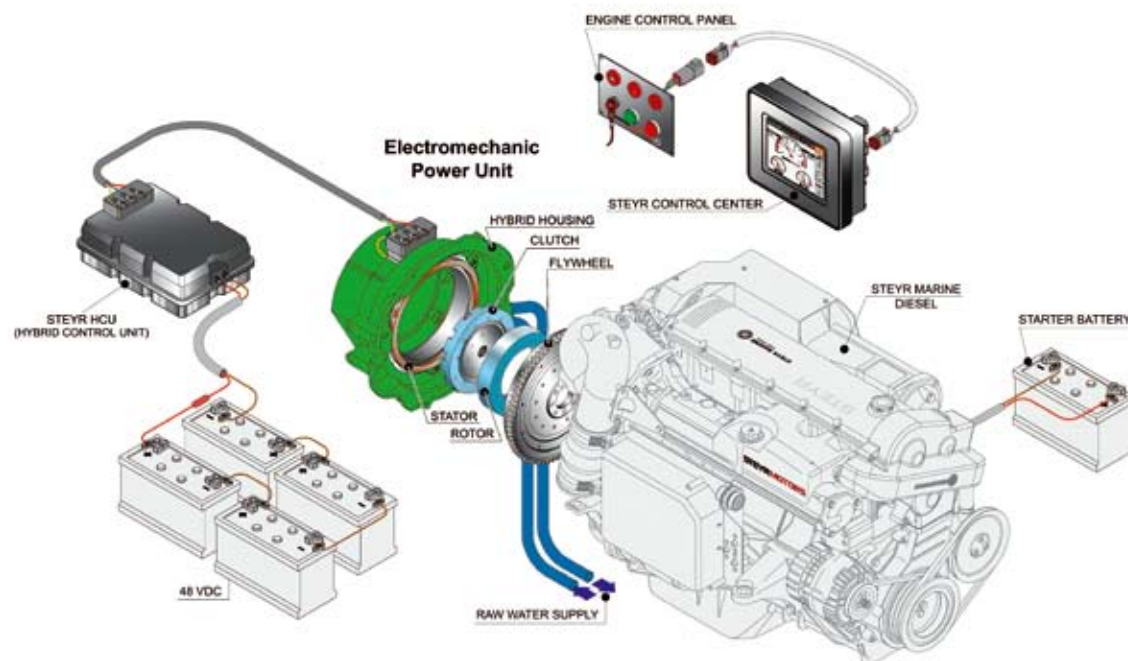
raggiunge la Steyr HCU (Hybrid Control Unit) dove viene gestita l'energia prodotta e smistata a seconda della necessità agli accumulatori, costituiti da un pacco batterie convenzionali, piuttosto che al motore per la navigazione in modalità elettrica oppure boost (vedi diagramma a fianco).

La gestione dell'energia è gestita attraverso un pannello touch screen installato sul cruscotto decisamente semplice e intuitivo. Dal pannello si seleziona la modalità di utilizzo del sistema, ovvero:

- ▶ **Generatore:** capace di produrre 5kW di energia.
- ▶ **Propulsione:** il sistema riceve il segnale della velocità desiderata attraverso il comando elettronico del motore e regola quest'ultimo sui giri adeguati (da 0 a circa 1250 rpm) per una coppia massima di 80 Nm.
- ▶ **Boost:** come il nome suggerisce, questa modalità aiuta il motore principale nell'accelerazione erogando tutta la potenza disponibile dei due sistemi in modalità combinata. Questo è possibile in accelerazione per circa 5-10 secondi fino a che le centralina di controllo non ritorni automaticamente nella funzione generatore, ovvero come un normale alternatore.
- ▶ **Start:** il sistema avvia il motore e lo regola automaticamente a 300 rpm.



Il motore ibrido e il diagramma dell'intero pacchetto di propulsione ibrida



Il punto cruciale di questo sistema resta l'autonomia. In questo caso la centralina è in grado di tradurre il bilancio energetico in chiaro sullo schermo di controllo. Resta valido, naturalmente, il principio secondo cui a una maggiore capacità del pacco batterie, corrisponde una maggiore autonomia. Per citare i dati del cantiere – rispettando il fatto di non scaricare mai le batterie oltre il 60% – con un pacco batterie da 125 Ah, si ha un'autonomia di circa 25 minuti. Con un pacco da 225 Ah, invece, l'autonomia raddoppia quasi del doppio, oltre 50 minuti di navigazione silenziosa.

Il sistema si è dimostrato efficiente e molto pratico da utilizzare. All'incremento di peso (le batterie pesano!) e di prezzo, coincide il piacere impagabile della navigazione silenziosa, dove l'unico rumore resta quello del fruscio dell'acqua lungo lo scafo, senza emissioni di fumo, rumore ecc. è un gesto di civiltà e una sensazione davvero unica.



Il pannello di controllo del sistema