



Arkos 21

di Marco Ballerio

Con il DF100B Suzuki amplia la propria gamma di fuoribordo di media potenza, proponendo una nuova unità di 100Hp che vanta un rapporto peso potenza tra i più vantaggiosi della categoria. Lo abbiamo provato a bordo dell'Arkos 21, un battello di 6,25 metri di lunghezza con una carena prestazionale caratterizzata dal particolare disegno "Swallowtail" della poppa, frutto dell'esperienza maturata nelle competizioni motonautiche dell'ex pilota di Formula 1 Davide Padovan, ora alla guida del cantiere Arkos.





Il nuovo DF100B eredita l'architettura e la tecnologia dai modelli della famiglia DF-A di 70, 80 e 90 Hp. Rispetto al DF100A, la cilindrata della nuova unità di 100Hp passa da 2044cc a 1502cc, ed il peso a secco da 182Kg a 157Kg, valore che rende il DF100B tra i più leggeri della categoria, a favore delle prestazioni e dei consumi. L'unità termica è un 4 cilindri di 1502cc, alimentato a benzina con ciclo a 4 tempi e sistema d'iniezione elettronica multi-point.





E' un 16 valvole con doppio albero a camme in testa, con catena della distribuzione a bagno d'olio e tenditore idraulico automatico, che non necessita di manutenzione.

Anche il nuovo DF100B è dotato del sistema a combustione magra "Lean Burn Control System", che gestisce continuamente in modo efficiente il rapporto stechiometrico aria-benzina nella camera di combustione in funzione delle condizioni di navigazione. Secondo i dati forniti dal costruttore, il sistema "Lean Burn" riduce sensibilmente il consumo di carburante, soprattutto alle andature di crociera, aumentando l'autonomia e riducendo le emissioni allo scarico.

L'albero di trasmissione è disassato, consentendo quindi alla testa del motore di essere posizionata verso prua, spostando il baricentro del fuoribordo in avanti; in questo modo il propulsore risulta essere meno a sbalzo rispetto allo specchio di poppa dell'imbarcazione, migliorando la distribuzione dei pesi a favore degli assetti. L'architettura con l'albero di trasmissione disassato, permette inoltre di realizzare una riduzione a doppio stadio: il primo alla base dell'albero motore dove si realiz-

za il disassamento dei due organi meccanici, ed il secondo nella scatola del cambio all'interno del piede. In questo modo il rapporto di riduzione ottenuto è di 2,59:1 che permette al motore del DF100B di erogare la coppia, e quindi la spinta, in modo efficace anche con eliche di maggior diametro.

La riduzione a doppio stadio ha permesso di rendere più compatta la scatola del cambio, ottenendo un piede più snello e quindi con profili idrodinamici che migliorano la penetrazione nell'acqua, diminuendo gli attriti all'avanzamento a favore della velocità e della riduzione dei consumi.

Il DF100B è equipaggiato con il sistema elettronico "Keyless Start System", che permette di avviare il motore senza l'utilizzo della chiave da inserire in plancia; con questa tecnologia viene fornito un telecomando con un sensore di prossimità, che abilita l'avviamento del motore tramite riconoscimento elettronico a distanza di un codice di accesso. E' quindi sufficiente che l'armatore tenga con se il telecomando in modo da abilitare elettronicamente il pulsante di avviamento in plancia, con una modalità simile a quella già adottata nel setto-

**Dati di navigazione
con Suzuki DF100B**

Elica in alluminio, 3 pale, passo 19"

REGIME	VELOCITÀ	CONSUMO	TRIM
giri/min.	nodi	litri/ora	
650	2	0,7	0%
1000	3	1,3	0%
1500	4	2,3	0%
2000	5,3	3,1	0%
2500	7,6	4,8	0%
3000	12,3	7,2	0%
3500	17	9,2	0%
4000	20,5	12	0%
4500	23,2	18,2	0%
5000	26	26,5	0%
5200	28	28,5	0%
5850	34,5	33	80%



re automotive. Il "Keyless Start System" funziona anche da immobilizer, un comodo deterrente contro i furti.

In occasione dell'evento organizzato a La Spezia da Arkos, Suzuki Marine Italia e Navico Italia per la strumentazione Lowrance, abbiamo provato il nuovo DF100B a bordo dell'Arkos 21, un rib di 6,25 metri di lunghezza, caratterizzato dal particolare disegno "Swallowtail" (a coda di rondine) della poppa, elemento distintivo dei battelli Arkos. L'opera viva della carena si prolunga infatti fino all'estremità dei coni terminali dei tubolari, realizzando due pattini integrati nello scafo che proseguono le linee d'acqua della sezione poppiera, abbracciando il fuoribordo con una sagoma "a coda di rondine".

Questa soluzione, progettata e sviluppata interamente dalle maestranze del cantiere Arkos, aggiunge stabilità e portanza idrodinamica allo scafo, permettendo di passare dal dislocamento all'assetto di planata rapidamente ed in modo fluido, annullando "l'effetto cabrata". L'Arkos 21 ha un look moderno con linee che si raccordano armoniosamente.

Il battello della prova ha un'elegante livrea bianca con finiture di colore rosso. Classico il layout della

coperta, studiato per ottimizzare lo spazio ed il comfort di bordo. La prua è allestita con un solarium sotto al quale si aprono due capienti gavoni di stivaggio. Il vertice è organizzato per le operazioni di ormeggio, con il musone in vetroresina attrezzato con una coppia di bitte in inox ed il roller in acciaio per l'ancora.

Il pozzetto di poppa è spazioso, ed è delimitato e protetto ai lati dalla coppia di trincarini integrati nella struttura in vetroresina della coperta; è allestito con un divano che si sviluppa a tutto baglio con lo schienale abbattibile per creare un piano prendisole. Sotto la seduta si apre il gavone tecnico, con la sede della batteria. La console centrale è ben dimensionata in modo da lasciare uno spazio adeguato ai corridoi laterali, ed integra una seduta frontemarcia nella parte anteriore, ben protetta ai lati dalla struttura sagomata in acciaio inox, che si prolunga sormontando il parabrezza realizzando un pratico e sicuro appiglio in navigazione.

La plancia di comando ha un pannello con finitura carbon look, dove è montato un display chartplotter-fishfinder Lowrance HDS9, oltre alla strumentazione del motore; lo stand-up nella postazione di governo, sostiene bene il pilota.

Il serbatoio carburante ha la capienza di 150 litri, ed è posizionato sotto il cockpit. Il Suzuki DF100B montato sullo specchio di poppa ha la livrea bianca, in sintonia con i colori del battello; l'elica è una tre pale in alluminio con passo da 19 pollici.

Monoleva del cambio e timoneria sono meccaniche. Il test si svolge nelle acque del Golfo di La Spezia; le condizioni meteo ci riservano una giornata soleggiata e ventosa, con mare calmo. A bordo siamo in due persone con la completa dotazione di sicurezza e circa 120 litri di carburante. A marcia ingranata, il DF100B mantiene il minimo regime di 650 giri/min, spingendoci a 2 nodi con un consumo di 0,7 litri/ora. Agendo sulla manetta del gas, il motore accelera spingendo con progressione; l'Arkos 21 passa rapidamente dal dislocamento alla planata, senza alzare bruscamente la prua e mantenendo stabilmente la rotta.

Con il trim negativo (0%) la minima velocità in assetto di planata rilevata è di 7 nodi appena sotto i 2400 giri/min con un consumo di 4 litri/ora, ovvero 0,57 litri/miglio. Spingendo a fondo la monoleva del gas, lasciando il trim negativo allo 0%, il DF100B sale di giri fino a raggiungere il regime di 5200 giri/min facendoci navigare a 28 nodi con un consumo di 28,5 litri/ora.

Alziamo il piede del fuoribordo per ottimizzare l'assetto e, portando il trim all'80% il propulsore sale di giri facendoci toccare la massima velocità di 34,5 nodi a 5850 giri/min con un consumo di 33 litri/ora. Nelle condizioni del test, a 3500 giri manteniamo una velocità di crociera alla media di 17 nodi consumando 9,2 litri/ora, ovvero 0,55 litri/miglio. Per quanto riguarda le accelerazioni, con marcia ingranata e trim allo 0%, da fermi occorrono 3,3 secondi per uscire dall'acqua in assetto di planata, e 17 secondi per raggiungere i 30 nodi, regolando il trim fino all'80%. Alle varie andature del test l'Arkos 21 mantiene bene la rotta comportandosi stabilmente e dimostrando una buona tenuta anche quando è sottoposto alle accelerazioni laterali in virata stretta. Il battello infila le onde sollevate dalle navi di passaggio in porto con disinvoltura e, si apprezza il comportamento morbido della carena.

Il nuovo 100Hp di Suzuki non delude le aspettative: è un propulsore in grado di mantenere andature di crociera con buone autonomie, ma è anche capace di far esprimere all'Arkos 21 un comportamento brillante e dinamico, non appena si spinge sulla monoleva del gas.



SCHEDA TECNICA

ARKOS 21

Lunghezza f.t.	6,25 m
Larghezza f.t.	2,65 m
Diametro tubolari	0,65 m
Compartimenti	6
Materiale dei tubolari	Neoprene-Hypalon
Peso a secco	700 Kg
Motorizzazione	fuoribordo gambo L
Potenza min-max	40 - 200 Hp
Capacità serbatoio carburante	150 l
Portata persone	12
Categoria omologazione CE	C
Prezzo a partire da	€ 20.800,00 + Iva

SUZUKI DF100B

Tipo motore	DOHC 16 - Valvole
Ciclo	4 tempi Benzina
Cilindrata	1502 cc
N. cilindri	4
Alesaggio x corsa	75 x 85 mm
Potenza massima	100 Hp - 73,6 kW
Range regime	5700 - 6300 giri/min
Peso a secco	L= 157Kg; XL= 161Kg
Rapporto di riduzione	2,59:1
Alimentazione	Iniezione Multi Point
Alternatore	12V 27A
Capacità coppa olio	4 l
Prezzo a partire da	€ 11.600 Iva inclusa

ARKOS

S.S. 230
13030 Caresanablot (VC)
Tel. +39 0161 33378
www.arkosboats.com
sales@arkosboats.com