

Kohler Engines: sotto i cofani c'è già il futuro



La **componentistica** viene spesso lasciata ai margini delle cronache perché non interessa direttamente l'utilizzatore finale il quale, scegliendo un marchio, si fida della qualità dei componenti che il costruttore propone, anche perché spesso non ha la possibilità di sceglierli.

Per questa intervista abbiamo quindi voluto metaforicamente aprire il cofano e guardare in casa

di un costruttore di motori; per farlo abbiamo incontrato **Massimiliano Bonanni, una laurea in ingegneria meccanica, che in Kohler Engines ricopre il ruolo di product strategy**, un incarico che assume in sé le competenze di ricerca e sviluppo, progettazione e strategie commerciali. Un ruolo che il manager cinquantunenne di origini torinesi svolge dalla sede di Reggio Emilia.

Nuovi prodotti in arrivo, i **combustibili del futuro** e i **rapporti con i costruttori** sono solo alcuni degli argomenti toccati durante il colloquio.

Bonanni, iniziamo dalle ultime vicende che vedono il passaggio di Kohler Energy a Platinum Equity; perché si è arrivati a questa operazione?

Il 6 novembre scorso avevamo annunciato che la capofila Kohler Company aveva deciso di cedere la maggioranza delle quote di Kohler Energy, una galassia di sette società tra cui Kohler Engines, al fondo di investimento statunitense Platinum Equity. L'operazione è stata perfezionata il 1° maggio scorso; Kohler Company rimarrà socio di minoranza con un membro nel consiglio di amministrazione.

Cosa cambierà nella vostra organizzazione?

L'unico cambiamento previsto è nel nome della società ma non dei marchi dei prodotti. Inoltre nulla muterà nel resto dell'organizzazione, dalla produzione alla distribuzione; quindi manterremo tutti i nostri fornitori e i nostri distributori.

Cosa produce, nel dettaglio, Kohler Engines?

Kohler Engines produce motori a benzina e diesel. Il 60% del fatturato complessivo è generato dai propulsori a benzina, il resto da quelli a gasolio. In termini di volumi invece i dati sono opposti con un rapporto tra motori a benzina e a gasolio di 8 a 1. Ogni anno produciamo in tutto il mondo circa 800.000 motori a benzina contro i 120.000 a gasolio. Il costruttore americano è attivo anche nel

segmento dei propulsori ibridi e in quelli alimentati a metano e idrogeno.

Quanti sono i siti produttivi di cui disponete?

I motori a benzina monocilindrici sono prodotti nel nostro stabilimento cinese di Chongqing, mentre i bicilindrici in quello statunitense di Hattiesburg. Con questi propulsori arriviamo fino a una potenza di 40 CV. I motori diesel sono costruiti in India a Aurangabad e a Reggio Emilia e le potenze per questo tipo di alimentazione variano dai 4 ai 152 CV. Produciamo motori a gasolio a uno, due, tre e quattro cilindri. Complessivamente nella società Kohler Engines lavorano circa 2.000 persone, circa 700 nella fabbrica di Reggio Emilia.

Quali sono i progetti di motori sui quali state lavorando?

Lavoriamo sempre alle ingegnerie classiche, diesel e benzina e poi c'è il segmento dell'ingegneria avanzata che sviluppa tecnologie alternative; possiamo assimilarlo a quello che una volta chiamavamo ricerca e sviluppo e ci occupiamo della progettazione di motori alimentati con combustibili alternativi. Personalmente ho la responsabilità globale di questo settore e coordino il lavoro dei team negli Stati Uniti, in Europa, in India e in Cina. La ricerca sui nuovi motori è divisa tra Europa e Stati Uniti, con il centro di Reggio Emilia che è la sede di eccellenza per i motori diesel e nel Wisconsin, dove si trova la sede del Gruppo, e dove abbiamo il cuore pensante per i propulsori a benzina. Per i diesel la prima soluzione alternativa, introdotta nel 2019, è stata l'ibrido in parallelo, sviluppata all'inizio solo con motori sotto i 25 CV (19 kW). Lo stesso concetto poi lo abbiamo esteso sfruttando i 76 CV (56 kW).

Si parla con sempre maggiore frequenza dei combustibili HVO (Hydrotreated Vegetable Oil).

Sono prodotti derivati da biomasse, oli esausti, grasso animale e hanno le stesse caratteristiche del gasolio promettendo di abbattere drasticamente le emissioni di anidride carbonica. Anche in questo caso i nostri motori sono pronti per l'uso di HVO miscelati in varie percentuali al gasolio o in purezza. Credo che questi biocombustibili dovrebbero essere incentivati a livello governativo. In sintesi noi crediamo che nel futuro avremo una sempre maggiore diversificazione delle soluzioni a disposizione per l'alimentazione dei motori e vogliamo essere pronti a offrire il propulsore che può soddisfare tutte le richieste.

Resta sempre lo scoglio degli alti costi di produzione.

Il mondo è a un bivio: dobbiamo decidere se vogliamo continuare ad aumentare il Pil (Prodotto interno lordo) o se pensiamo che sia fondamentale ridurre l'emissione di anidride carbonica.

Tratto dall'articolo pubblicato su *MAD – Macchine Agricole Domani* n. 6/2024

Kohler, sotto i cofani è tutto pronto per il futuro

di M. Limina

Per leggere l'articolo completo **abbonati** a *MAD – Macchine Agricole Domani*