

Nencini



motori

motori

...con la forza del mare





INTRODUZIONE DELLA GAMMA MOTORI V8 "MARINE DIESEL"

La MarineDiesel ha sviluppato il primo vero rimpiazzo diesel per i motori V8 di range medio a benzina sia entro-fuori che entro bordo, così come uno dei più affidabili e leggeri motori commerciali sul mercato.

Tutti i modelli si basano sul GM 6,5L V8 diesel, il quale è stato rinominato "Optimizer 6500", quando i suoi diritti di fabbricazione sono stati prelevati dalla General Engine Products (USA) nel 1999. Questa base motrice aveva una delle più importanti storie civili e militari ed è usato dai veicoli militari HUMVEE e il suo corrispondente civile HUMMER H1, per nominare solo alcuni. , www.amgmil.com .

Il motore dell'HUMVEE V8, è stato scelto dalla MarineDiesel come la base delle sue marinizzazioni stabilendo dei record di durata in tutti i diversi ambienti immaginabili in tutto il mondo. Il sistema básico d'iniezione Stanadyne conferisce ai motori più durata, affidabilità e semplicità di manutenzione che tutti gli altri motori concorrenti nel mercato mondiale. La nuova lega di ghisa su base Molibdeno dei monoblocchi in combinazione con più grandi supporti di banco e bulloni di testata migliorati, consentono di raggiungere ancora più affidabilità e durata, per soddisfare le richieste dei clienti più esigenti.

Nel 2003, la MarineDiesel stabilì la sua attività negli Stati Uniti, nella città di Stillwater (Oklahoma), per curare il mercato delle Americhe.

Il presidente della MarineDiesel, Mr Andreas Blomdahl, ci conferma, "La MarineDiesel è riconosciuta come leader di performance e i nostri motori sono i più duraturi ed innovativi dell'industria. I motori hanno vantaggi unici che il mercato dei diesel stava aspettando."





Caratteristiche Uniche nel Design dei Motori MarineDiesel

La MarineDiesel non si è fermata negli ultimi 40 anni di storia del design diesel che diceva che tutti i motori dovevano essere piatti e senza prestazioni. Ma, in contrapposizione, abbiamo iniziato da un foglio in bianco per arrivare ai design più freschi degli ultimi tempi. Loro hanno tecnologie all'avanguardia e un design orientato alla potenza e le prestazioni. I motori MarineDiesel sono tra i più performanti, veloci ed efficienti del mercato marino d'oggi.

La MarineDiesel parte dai motori base costruiti dalla GEP negli Stati Uniti. Dopo di che vengono modificati, marinizzati, calibrati, verniciati con vernice uso marino per alta temperatura, assemblati dai nostri esperti tecnici specialisti diesel, testati al banco dinamometrico eseguendo tutte le prove di funzionamento prima di essere imballati pronti per la spedizione.

La MarineDiesel utilizza un sistema di sovralimentazione basato su un Compressore Volumetrico Lineare con intercooler a 4 stadi aria-acqua per massimizzare le prestazioni a bassi e medi regimi, e per eliminare i fumi neri.

I motori MarineDiesel sono i primi veri diesel idonei per sostituire direttamente i V8 a benzina, essi siano di 5.0L, 5.7L, 7.4L or 8.2L, i MarineDiesel coincideranno con quelli perfettamente su tutti i punti di contatto, supporti, trasmissioni, scarichi, quasi tutti i cavi elettrici e avranno approssimativamente lo stesso peso e misure dei motori sostituiti. I V8 diesel vi daranno le stesse prestazioni con il vantaggio della drastica diminuzione dei costi di gestione.





NORME PER IL CORRETTO UTILIZZO DEI MOTORI MARINI

Le norme d'utilizzo dei motori marini dipendono dall'applicazione e dai loro design e caratteristiche.

La classificazione lavoro, diporto, planante, semiplanante, ecc, non determinano le condizioni d'operazione delle barche né le sollecitazioni di potenza sui motori.

Le norme d'utilizzo dipenderanno da come le barche verranno utilizzate.

Sotto troverete tre classificazioni generali, L, M e C.

L LAVORO Servizio Leggero

Per barche da lavoro o diporto molto impegnativo, plananti o semi-plananti adoperate periodicamente.

Barche Tipiche: Moto vedette, salvataggio, polizia, pesca costiera, barche veloci per passeggeri o taxi., etc.

Max potenza consentita per 2h ogni 12 h di navigazione. Tra i periodi a max potenza, si dovrà ridurre il 10% della max potenza raggiunta.

M LAVORO Servizio Medio

Per barche da lavoro semiplananti o dislocanti adoperate periodicamente.

Barche Tipiche: Moto vedette, pesca leggera, vigilanza, barche passeggeri e da trasporto per brevi spostamenti.

Max potenza consentita per 4h per ogni 12h di navigazione. Tra i periodi a max potenza, si dovrà ridurre il 10% della max potenza raggiunta.

C LAVORO Servizio Pesante Continuativo

Barche operanti a max potenza il 100% del periodo operativo senza interruzioni. (80% - 100% fattore di carico). In questi casi, consultare il modello di motore adatto, presso il distributore MarineDiesel della Vostra zona.





COMPARAZIONE CON I MOTORI CONCORRENTI, IN LINEA (Es. VOLVO D6)

VANTAGGI dei MOTORI MarineDiesel a "V" COMPARATI con i MOTORI in LINEA:

Quando si parla di motori diesel ci vuole poco per rendersi conto che ci sono molte differenze tra marchi e modelli. Osservando il mondo automobilistico vediamo che molti fabbricanti si spostano verso i motori a "V" nella gamma media; i V8 6,5L dell'AM General, i Dura Max V8 6,6L della General Motors, i Powerstroke V8 6,0 L della Ford Motors, i Cummins di 4.2L V6 e i 5.6L V8 attualmente in via di sviluppo.

Il passaggio da in-linea ai motori a "V" non è per caso. Il ragionamento più importante nella scelta del tipo di motore dipende da quale struttura, in linea o "V", raggiunge meglio i requisiti della propulsione marina. Nel range medio di applicazioni marine da 250 - 400 HP, quando si vuole sostituire un motore a V a benzina, la maggior parte dei motori diesel in linea sono in media il 30% più piccoli il che obbliga a sovralimentarli troppo per compensare questo deficit. Un altro vantaggio principale per scegliere un motore a "V" invece che in linea sono le minori vibrazioni per sollecitazioni torsionali (grazie agli alberi motori più corti) e il suo effetto nella vita utile del motore.

BENEFICI dei MOTORI MarineDiesel a "V":

I seguenti punti si riferiscono al mercato marino e alle barche di range medio (2300 - 13.600 Kg).

Le barche più grandi d'uso commerciale hanno dei requisiti di coppia, potenza e giri completamente diversi. Ci sono storicamente innumerevoli quantità di barche motorizzate sia da piccoli che da grandi V8 a benzina.

Per la rimotorizzazione della maggior parte di quelle barche, la **MarineDiesel** propone al settore nautico mondiale i numerosi vantaggi dei suoi motori strutturati a "V".

INGOMBRI ed ATTACCHI:

Lavorando in stretta collaborazione con l'AM General, la **MarineDiesel** ha sviluppato il motore base "Optimizer 6500" per farlo diventare l'unica vera sostituzione diretta per i motori marini V8 di base originale GM. Il monoblocco dell'Optimizer 6500 ha la stessa posizione dei supporti, campana copri volano, altezza, lunghezza e larghezza dei V8 GM.

La **MarineDiesel** ha pure sviluppato gli scarichi in modo da coincidere con quasi tutti i V8 GM. Nessun motore in linea può offrire una sostituzione diretta così come i Marine Diesel.

CILINDRATA:

I motori **MarineDiesel** hanno di media il 30% in più di cilindrata per la stessa potenza d'un motore in linea concorrente. Questi, solitamente vengono sovralimentati troppo per raggiungere livelli accettabili di potenza il che comporta una corta durata e maggiori costi di gestione, revisioni e manutenzione in generale. Mentre, i motori in linea che hanno potenze paragonabili ai V8, saranno molto più pesanti, ingombranti, rumorosi e vibranti dovendo adoperare alberi motore più lunghi.

GIRI:

Dovuto al fatto di avere sia l'albero motore che la corsa dei cilindri più corte, i motori a "V" sono molto più preparati per tollerare elevati giri e stress torsionali. Questo diventa molto importante dal momento in cui molte delle barche citate sono disegnate per l'uso di motori a benzina con elevato numero di giri. Molto spesso, gli utenti paragonano potenze a benzina con potenze diesel il che costituisce un grosso errore dato che non i cavalli ma bensì la coppia è quello che muove le barche. I motori in linea di inferiore numero di giri come i concorrenti 5.9L producono più coppia a meno giri il che richiede assi ed eliche di maggior diametro risultando in complesso molto più ingombranti e pesanti. Queste coppie più elevate a più bassi giri creano dei seri problemi a bassi regimi richiedendo molte volte l'uso di "trolling valves" per cercare di ridurre la velocità.

Nei casi d'utilizzo dei piedi poppieri (SternDrives), sia il più basso numero di giri raggiungibili a bassi regimi con un motore a "V" che le caratteristiche intrinseche vibrazionali fanno dei motori a "V" la propulsione ideale per una lunga durata dei piedi poppieri stessi.

RUMOROSITA':

La configurazione a "V" dei motori **MarineDiesel** insieme al sistema di sovralimentazione ed intercooler permette i livelli di rumorosità più bassi della sua categoria. A bassi regimi, si dimostrano più "rotondi" dei corrispondenti a benzina, sia la serie "SC" ad iniezione meccanica e sovralimentazione a Compressore Volumetrico che i "VGT" elettronici Common Rail sovralimentati tramite Turbina a Geometria Variabile e raffreddata ad acqua.

RICAMBI ed ASSISTENZA TECNICA:

Presente in più di 30 paesi, la **MarineDiesel** garantisce la prontezza di tutti i pezzi di ricambi ed assistenza tecnica specializzata tramite la sua rete di distribuzione disponibile 24 ore su 24 i 365 giorni dell'anno, mettendo a disposizione tecnici ed ingegneri solidamente formati e competenti per dare supporto ai cantieri ed armatori sia per singoli interventi che per nuovi progetti dall'inizio alla fine.

PRESTAZIONI:

Come è stato detto precedentemente e per le sue uniche ed eccellenti caratteristiche di cilindrata, rapporto peso-potenza, ingombri, bassa rumorosità e vibrazioni aggiunte ai suoi bassissimi consumi fanno sì che i motori V8 **MarineDiesel** costituiscano la sola scelta sia per la rimotorizzazione che per i nuovi progetti. Contattateci!



MD170SC *Barracuda*



127 kW (170 bhp)@3200 giri

Specifiche:

Motore tipo	V8
Tipo iniezione.....	IDI
Cilindrata	6.5L
Alesaggio x corsa	103 X 97 mm
Rapporto compressione.....	21:1
Ordine Scoppio.....	1-8-7-2-6-5-4-3
Senso di rotazione (lato volano).....	antiorario
Pressione olio (caldo).....	6psi min@idle
Pressione olio (caldo).....	30-43psi min@2000 giri
Temperatura lavoro.....	70°C
Sistema iniezione.....	Stanadyne Meccanico (USA)
Raffreddamento.....	a liquido circuito chiuso
Ventilazione.....	Aspirato Naturale
Sistema di scarico.....	356 alu w A4 ss raiser
Peso a secco	410 kg
Cambio olio ogni	250 ore
Emissioni	EC 2003/44,EPA,IMO

I Motori MarineDiesel si basano sul motore "Optimizer 6500" (A.M.G USA) usato sia sull'affidabile HUMVEE militare che sull'HUMMER H1 uso civile. Combinazione prestante di monoblocco e testate in lega leggera di Ghisa-Molibdeno e sistema meccanico d'iniezione Stanadyne per una più lunga durata, facile manutenzione e compattezza insieme ad un'importante cilindrata di 6,5L.

COMPONENTISTICA DI SERIE:

Sistema entrata aria: Filtro aria a seco, ventilazione integrale della coppa.

Copri Volano : Borg Warner

Allarmi: Temperatura acqua e pressione olio.

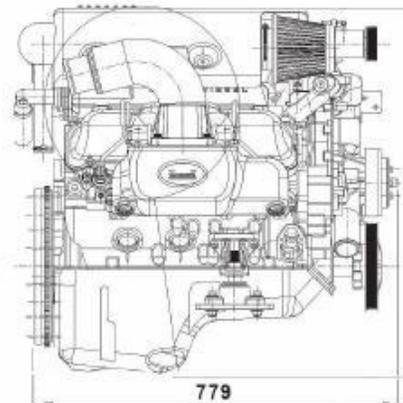
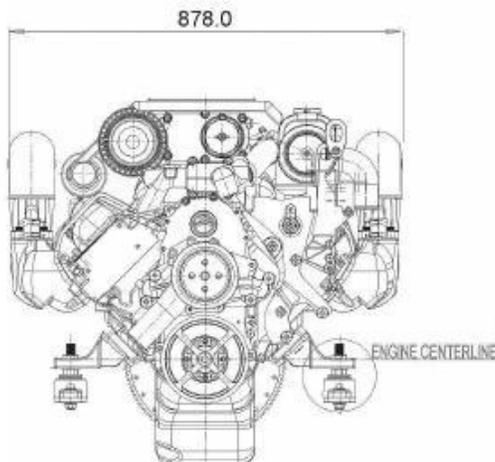
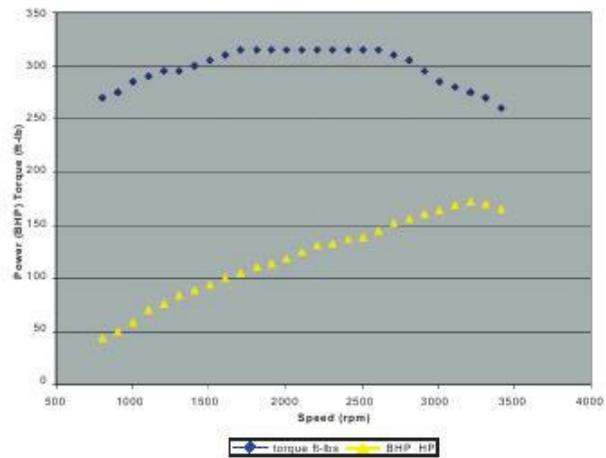
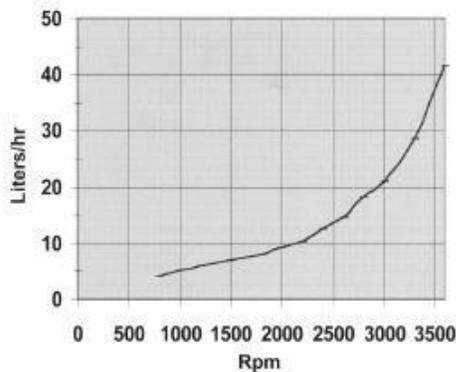
Alternatore: 12 Volt, 105 Amp, std (24 V, opzione)

Governatore: Meccanico.

Sistema Raffreddamento: Pompa a cinghia, fascio tubiero 9" circuito chiuso.

Fuel consumption MD170

At calculated propeller load exp. 2.5



MD200rpm *Barracuda*



150 bkW (200 bhp)@4000 giri

Specifiche:

Motore tipo	V8
Tipo iniezione.....	IDI
Cilindrata	6.5L
Alesaggio x corsa	103 X 97 mm
Rapporto compressione.....	18:1
Ordine Scoppio.....	1-8-7-2-6-5-4-3
Senso di rotazione (lato volano).....	anti orario
Pressione olio (caldo).....	.6psi min@idle
Pressione olio (caldo).....	30-43psi min@2000 giri
Temperatura lavoro.....	70°C
Sistema iniezione.....	Stanadyne Meccanico (USA)
Raffreddamento.....	a liquido circuito chiuso
Ventilazione.....	Aspirato Naturale
Sistema di scarico.....	356 alu w A4 ss raiser
Peso a secco	410 kg
Cambio olio ogni250 ore
Emissioni	EC 2003/44,EPA,IMO

I Motori MarineDiesel si basano sul motore "Optimizer 6500" (A.M.G USA) usato sia sull'affidabile HUMVEE uso militare che sull'HUMMER H1 uso civile. Combinazione prestante di monoblocco e testate in lega leggera di Ghisa-Molibdeno e sistema meccanico d'iniezione Stanadyne per una più lunga durata, facile manutenzione e compattezza insieme ad un'importante cilindrata di 6,5L.

COMPONENTISTICA DI SERIE:

Sistema entrata aria: Filtro aria a seco, ventilazione integrale della coppa.

Copri Volano : Borg Warner

Allarmi: Temperatura acqua e pressione olio.

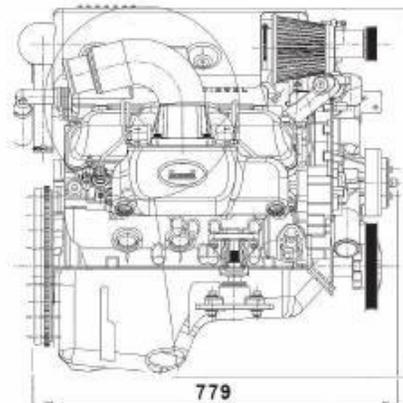
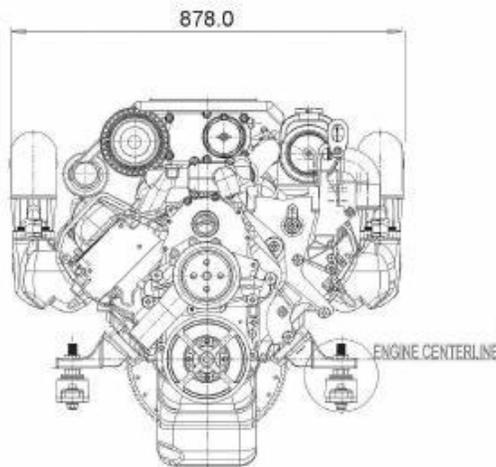
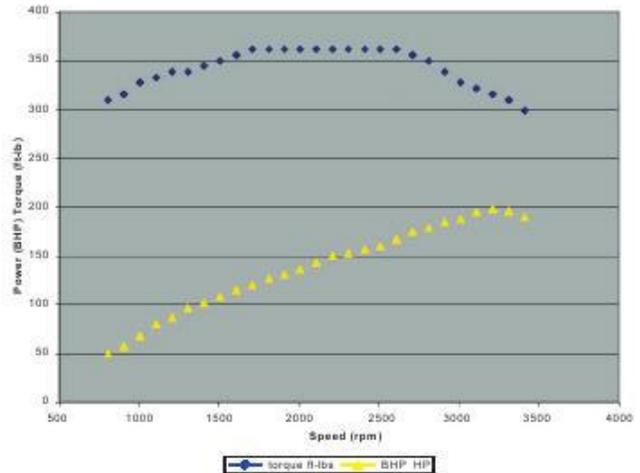
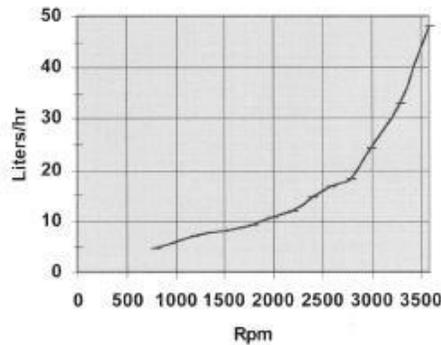
Alternatore: 12 Volt, 105 Amp, std (24 V, opzione)

Governatore: Meccanico.

Sistema Raffreddamento: Pompa a cinghia, fascio tubiero 9" circuito chiuso.

Fuel consumption MD200

At calculated propeller load exp.



MD250SC *Stingray*



187 bkW (250 bhp)@3600 giri

Specifiche:

Motore tipo	V8
Tipo iniezione.....	IDI
Cilindrata	6.5L
Alesaggio x corsa	103 X 97 mm
Rapporto compressione.....	18:1
Ordine Scoppio.....	1-8-7-2-6-5-4-3
Senso di rotazione (lato volano).....	antiorario
Pressione olio (caldo).....	.6psi min@idle
Pressione olio (caldo).....	30-43psi min@2000 giri
Temperatura lavoro.....	70°C
Sistema iniezione.....	Stanadyne Meccanico (USA)
Raffreddamento.....	a liquido circuito chiuso
Ventilazione.....	Compressore Volumetrico
Sistema di scarico.....	356 alu w A4 ss raiser
Peso a secco	410 kg
Cambio olio ogni	250 ore
Emissioni	EC 2003/44,EPA,IMO

I Motori MarineDiesel si basano sul motore "Optimizer 6500" (A.M.G USA) usato sia sull'affidabile HUMVEE militare che sull'HUMMER H1 uso civile. Combinazione prestante di monoblocco e testate in lega leggera di Ghisa-Molibdeno e sistema meccanico d'iniezione Stanadyne per una più lunga durata, facile manutenzione e compattezza insieme ad un'importante cilindrata di 6,5L.

COMPONENTISTICA DI SERIE:

Sistema entrata aria: Filtro aria a secco, ventilazione integrale della coppa.

Copri Volano : Borg Warner

Allarmi: Temperatura acqua e pressione olio.

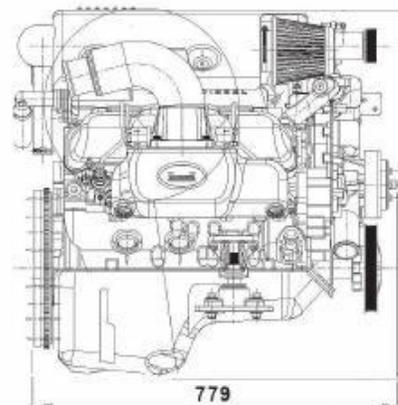
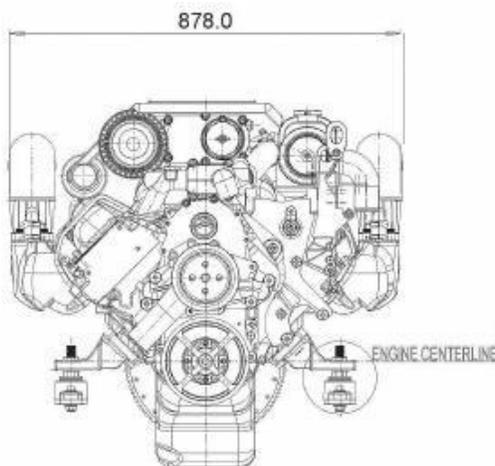
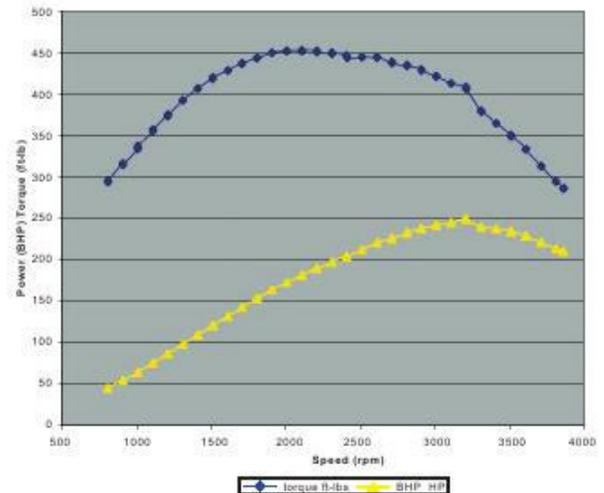
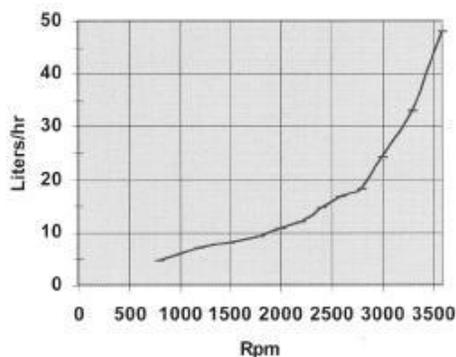
Alternatore: 12 Volt, 105 Amp, std (24 V, opzione)

Governatore: Meccanico.

Sistema Raffreddamento: Pompa a cinghia, fascio tubiero 9" circuito chiuso.

Fuel consumption MD250

At calculated propeller load exp.



MD300SC *Hammerhead*



225 bkW (300 bhp)@3600 giri

Specifiche:

Motore tipo	V8
Tipo iniezione.....	IDI
Cilindrata	6.5L
Alesaggio x corsa	103 X 97 mm
Rapporto compressione.....	18:1
Ordine Scoppio.....	1-8-7-2-6-5-4-3
Senso di rotazione (lato volano).....	antiorario
Pressione olio (caldo).....	6psi min@idle
Pressione olio (caldo).....	30-43psi min@2000 giri
Temperatura lavoro.....	70°C
Sistema iniezione.....	Stanadyne Meccanico (USA)
Raffreddamento.....	a liquido circuito chiuso
Ventilazione.....	Compressore Volumetrico
Sistema di scarico.....	356 alu w A4 ss raiser
Peso a secco	410 kg
Cambio olio ogni	250 ore
Emissioni	EC 2003/44,EPA,IMO

I Motori MarineDiesel si basano sul motore "Optimizer 6500" (A.M.G USA) usato sia sull'affidabile HUMVEE militare che sull'HUMMER H1 uso civile. Combinazione prestante di monoblocco e testate in lega leggera di Ghisa-Molibdeno e sistema meccanico d'iniezione Stanadyne per una più lunga durata, facile manutenzione e compattezza insieme ad un'importante cilindrata di 6,5L.

COMPONENTISTICA DI SERIE:

Sistema entrata aria: Filtro aria a secco, ventilazione integrale della coppa.

Copri Volano : Borg Warner

Allarmi: Temperatura acqua e pressione olio.

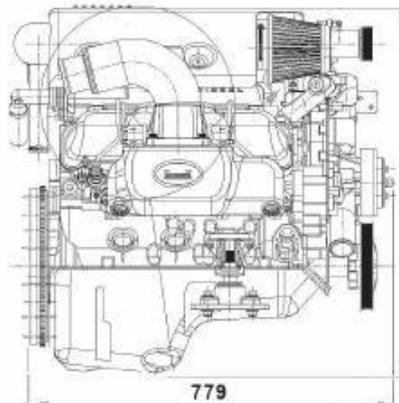
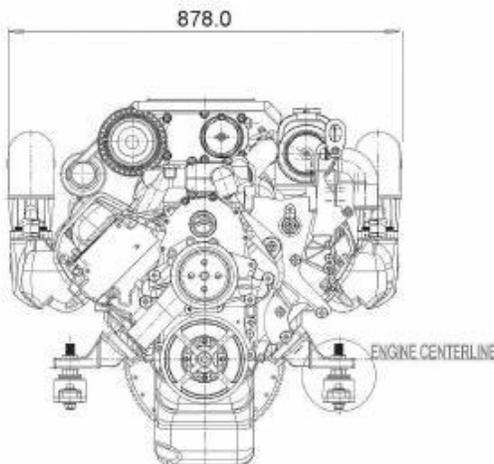
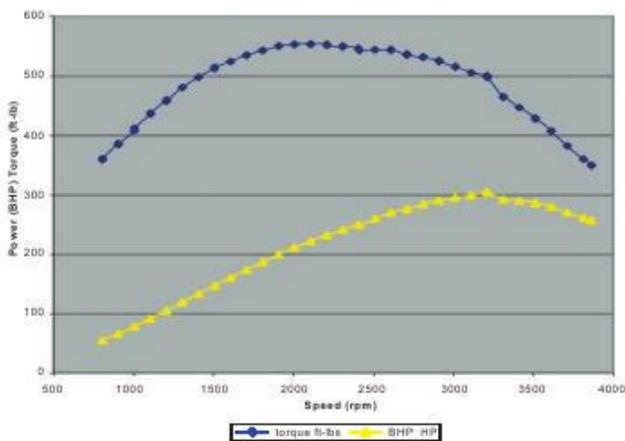
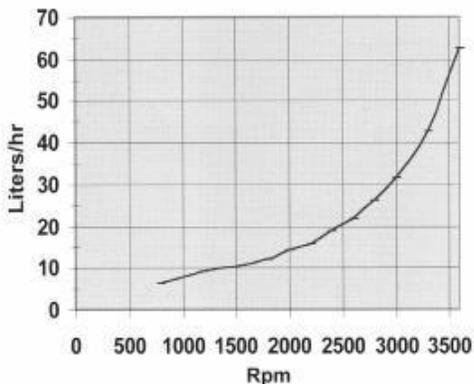
Alternatore: 12 Volt, 105 Amp, std (24 V, opzione)

Governatore: Meccanico.

Sistema Raffreddamento: Pompa a cinghia, fascio tubiero 9" circuito chiuso.

Fuel consumption MD300SC

At calculated propeller load exp. 2.5



MD330SCrpm *Hammerhead*



247 bkW (330 bhp)@4000 giri

Specifiche:

Motore tipo	V8
Tipo iniezione.....	ID1
Cilindrata	6.5L
Alesaggio x corsa	103 X 97 mm
Rapporto compressione.....	18:1
Ordine Scoppio.....	1-8-7-2-6-5-4-3
Senso di rotazione (lato volano).....	antiorario
Pressione olio (caldo).....	6psi min@Idle
Pressione olio (caldo).....	30-43psi min@2000 giri
Temperatura lavoro.....	70°C
Sistema iniezione.....	Stanadyne Meccanico (USA)
Raffreddamento.....	a liquido circuito chiuso
Ventilazione.....	Compressore Volumetrico
Sistema di scarico.....	356 alu w A4 ss raiser
Peso a secco	410 kg
Cambio olio ogni	250 ore
Emissioni	EC 2003/44,EPA,IMO

I Motori MarineDiesel si basano sul motore "Optimizer 6500" (A.M.G USA) usato sia sull'affidabile HUMVEE militare che sull'HUMMER H1 uso civile. Combinazione prestante di monoblocco e testate in lega leggera di Ghisa-Molibdeno e sistema meccanico d'iniezione Stanadyne per una più lunga durata, facile manutenzione e compattezza insieme ad un'importante cilindrata di 6,5L.

COMPONENTISTICA DI SERIE:

Sistema entrata aria: Filtro aria a secco, ventilazione integrale della coppa.

Copri Volano : Borg Warner

Allarmi: Temperatura acqua e pressione olio.

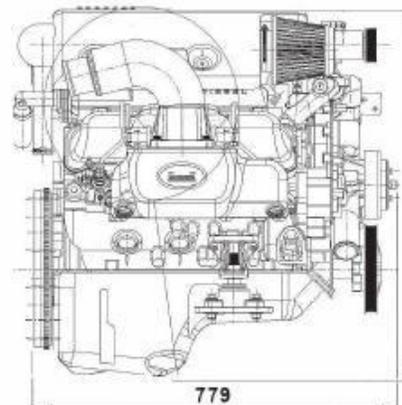
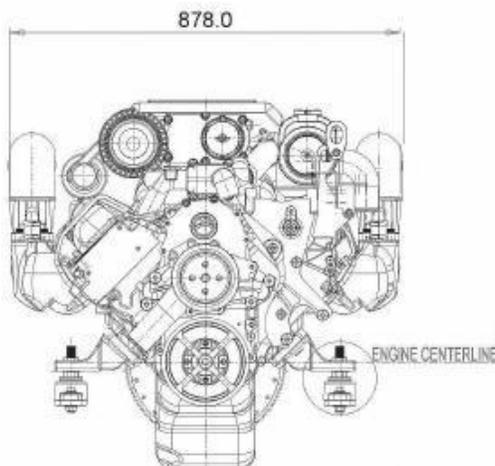
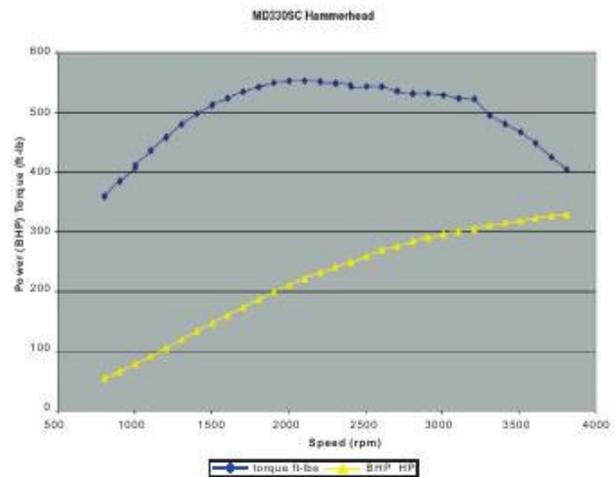
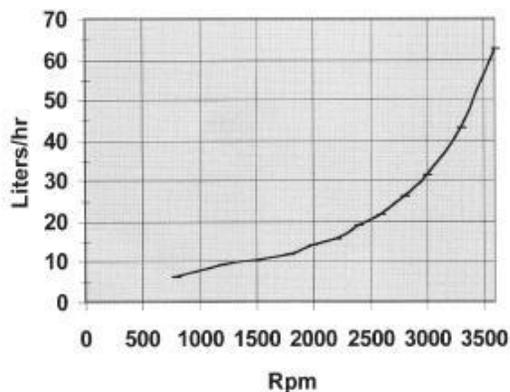
Alternatore: 12 Volt, 105 Amp, std (24 V, opzione)

Governatore: Meccanico.

Sistema Raffreddamento: Pompa a cinghia, fascio tubiero 9" circuito chiuso.

Fuel consumption MD330SC

At calculated propeller load exp. 2.5





Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

MARINEDIESEL VGT32-SERIES

Turbina a Geometria Variabile e Tecnologia Common Rail



Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009

Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

La famiglia VGT dei motori MarineDiesel di elevate prestazioni a controllo elettronico è già disponibile per il range medio.

Le sue caratteristiche:

- Potenza elevata
- Il miglior rapporto Peso-Potenza del mercato
- Certificati EPA, EU and IMO per le basse emissioni
- Bassissima rumorosità a bassi regimi
- Sovralimentazione a Turbina a Geometria Variabile per elevate coppie a bassi giri e rapide accelerazioni
- Bassi consumi
- Avviamenti istantanei a basse temperature
- Centralina Elettronica di controllo, ECU

Durata, basso consumo ed affidabilità sono i sinonimi della serie VGT.

Tutti gli elementi di manutenzione sono stati integrati in un design di praticità per renderli più accessibili.

La Turbina a Geometria Variabile consentirà di accelerare più velocemente di qualsiasi altro motore turbo del mercato. Le sue tecnologie ottimizzano i consumi in tutti i regimi di funzionamento dei motori.

Il sistema d'iniezione common rail sviluppato dalla MarineDiesel insieme alla centralina elettronica (ECU) riducono i livelli di rumorosità fino all'80%.

Il sistema CAN-BUS J1939 consente una completa interazione con i sistemi elettronici delle barche.

L'intercooler è basato su uno scambiatore di calore aria-acqua fatto in acciaio inox 316L. Il più efficace del mercato.

I modelli elettronici VGT sono tutti basati su la configurazione 6,6L 32 valvole V8, una piattaforma molto più grande di quella della maggior parte dei concorrenti. E pur rimane il prodotto più compatto e leggero nella sua categoria.

La rigidità del monoblocco è importante non solo per eliminare delle vibrazioni ma anche per abbattere la rumorosità.

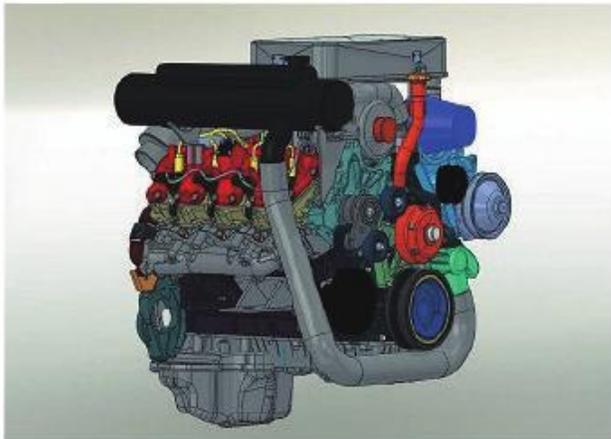
Questa compattezza è stata raggiunta grazie alla ricercata architettura dell'unità facendo uso di aggiornate tecnologie informatiche di design e all'impiego di moderne tecniche di fabbricazione impiegando una speciale lega su base Molibdeno. L'albero motore è forgiato in acciaio 4340, e 6 bulloni di 14 mm per cilindro contribuiscono alla compattezza del complesso.

Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009



Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)



Max contro press. aria aspirazione.....3 kPa
Max contro press. gas scarico.....7.5kPa

Max prestazioni garantite entro + - 5%
come da norme SAE J1995 e ISO 3046 :

77_0F (25_0C) temperatura aria aspirata
29.31 in.Hg (99kPa) pressione barometrica
104_0F (40_0C) temperatura gasolio
0.853 peso specifico comb @ 60_0F (15.5_0C)
30% umidità relativa
Carburante Diesel EN 590
Condizioni Prova: ISO 8665

Conversioni unità di misura:

Potenza: kW=hp X 0.746
Carburante: 1 gal=7.1lb, 1L=0.85kg
Coppia: Nm=lbft X 1.356

Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009

Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

Engine Specification Data

General Data

ModelMD-VGT32
Number of cyl.....8
Bore and stroke mm.....103/98
Displacement L.....6.6
Compression ratio.....16.8:1
Valves per cyl.....4
Firing order.....1-2-7-8-4-5-6-3
Combustion system.....DI Common rail
Engine type.....V8
Aspiration.....Variable geometry turbo
Charge air cooling..... Air to water
Engine crankcase vent syst.....Closed
Max crankcase press kPa.....0.5

Physical Data

Length mm.....779
Width mm.....825
Height mm.....969
Weight dry kg.....450

Air System

Max intake restriction kPa6
Engine air flow m3/min30
Rec air intake pipe diam mm (min).....100
Minimum intake air per eng (cm2).....600

Cooling System

Cooling system..... closed cooling
Closed system coolant flow L/min.....304
Raw water pump flow L/min.....180
Thermostat start to open _0C77
Thermostat fully open _0C93
Engine coolant capacity L18
Recommended press cap psi16

Fuel System

Fuel injection pump..... Bosch common rail
Governor regulation 1%
Governor type Electronic
Maximum fuel transfer pump suction
Distance of fuel m2.5
Fuel filter micron size.....10

Lubrication System

Oil pressure@2000rpm - psi30-45
Oil pressure at low idle - psi12
In pan oil max temperature _0C.....120

Exhaust System

Exhaust flow m3/min (max)60
Exhaust temperature 0C(max) 700
Max allowable exh backpress kPa.....7.5

Electrical System

Recommended battery capacity CCA
12 volt system - amp.....1050
Maximum allowable start circuit resistance
12 volt system - ohm.....0.001

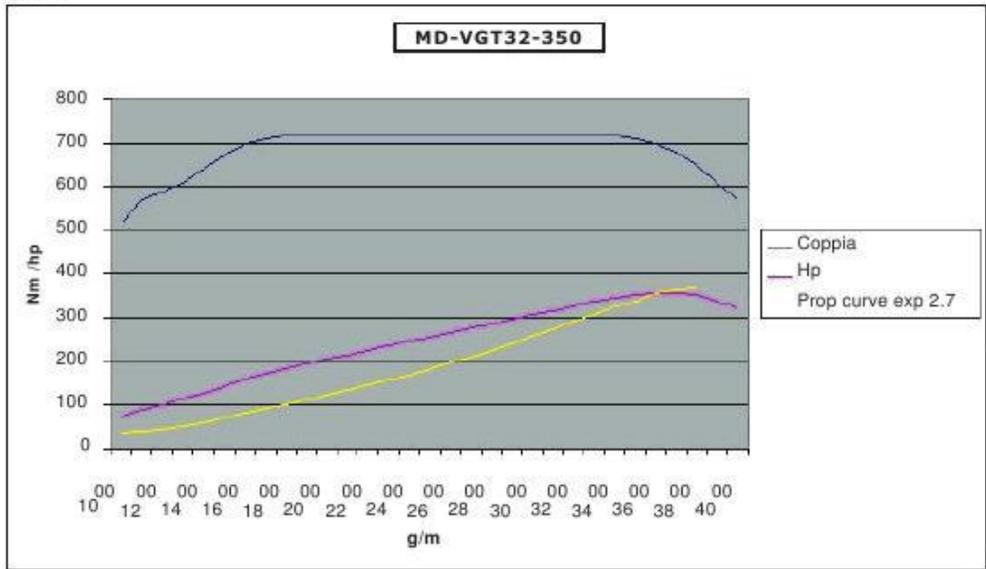
Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009



Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

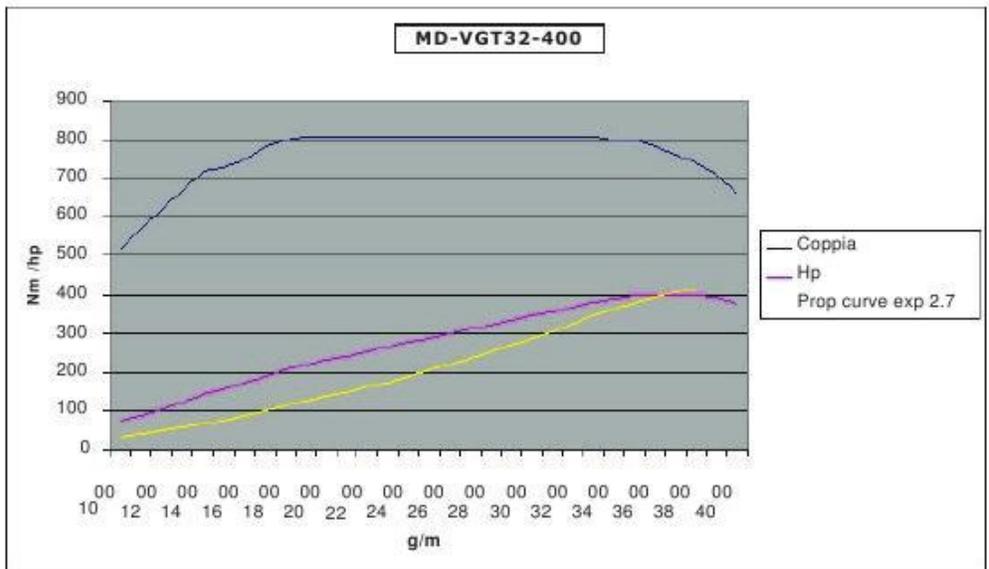
CURVE



Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009

Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

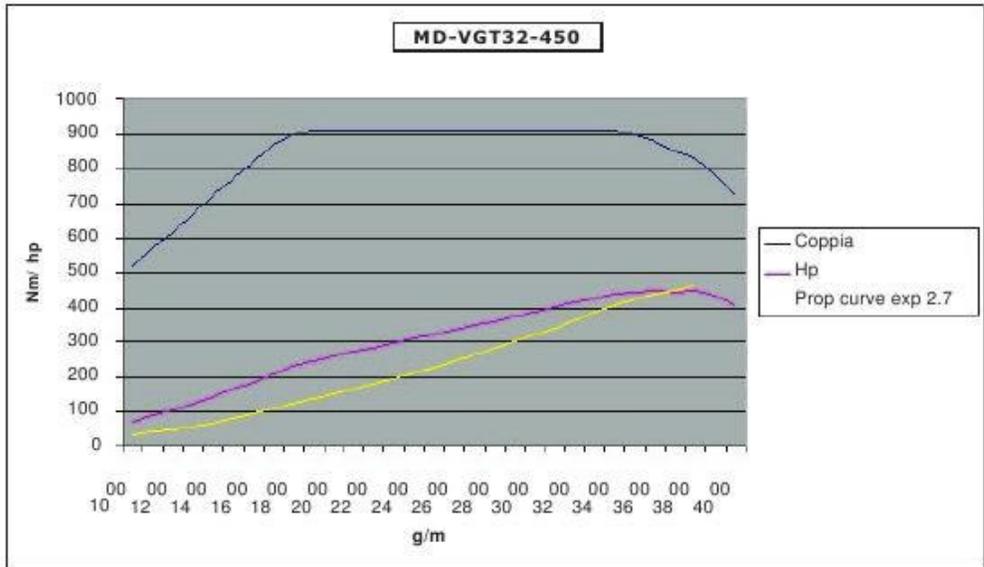


Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009



Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

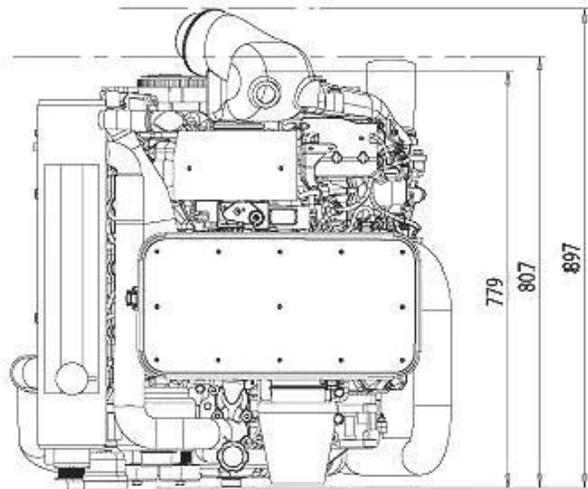
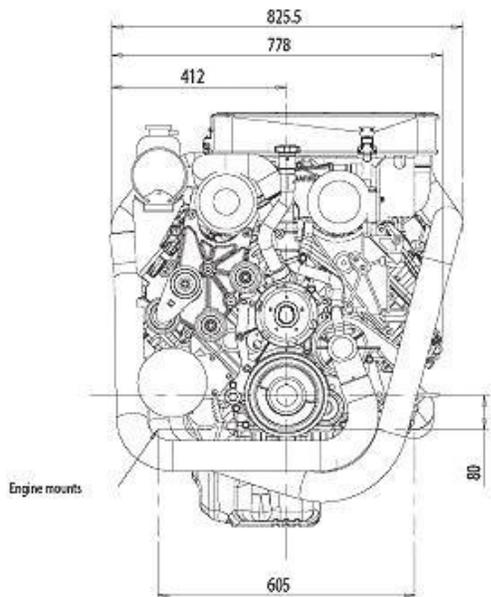


Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009

Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370 kW)

DISEGNI

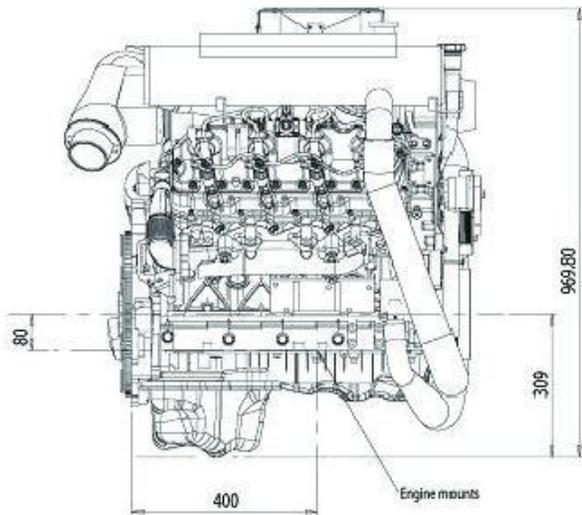


Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009



Applicazione Propulsione Marina

Modello: MD-VGT32
Range di Potenza: Fino a 500 bhp (370kW)



Marinediesel Marine propulsion applications - Revised data MD-VGT32 March 2009



57021 Venturina - Li - via dell'Artigianato, 16
Tel. (+39) 0565.855366 - Fax. (+39) 0565.855638
www.nencinimarine.com - info@nencinimarine.com

MARINE DIESEL

BUILDING
ON
AN GENERAL'S
HUMVEE POWERPLANT

A red silhouette of a Humvee is centered in the graphic. The text is arranged around the vehicle, with "MARINE DIESEL" at the top, "BUILDING ON AN GENERAL'S" on the left, and "HUMVEE POWERPLANT" at the bottom.