



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!

