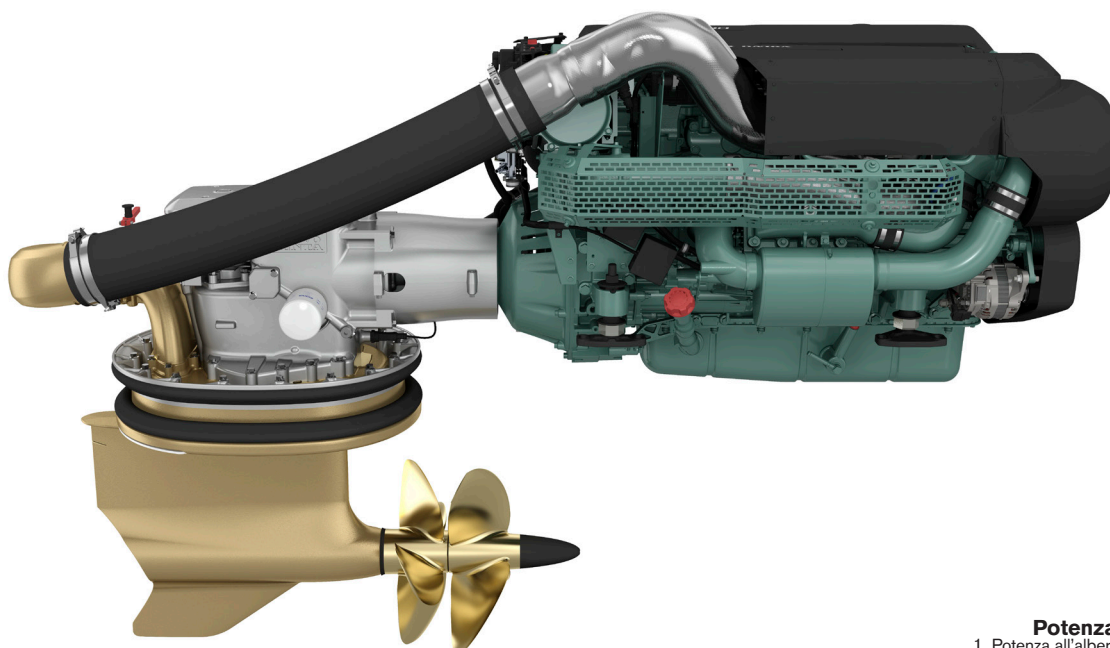


D8-IPS700

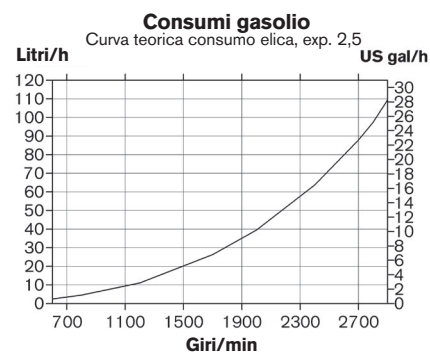
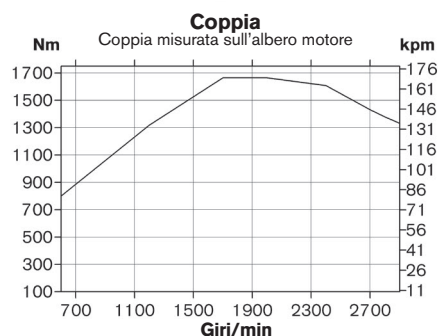
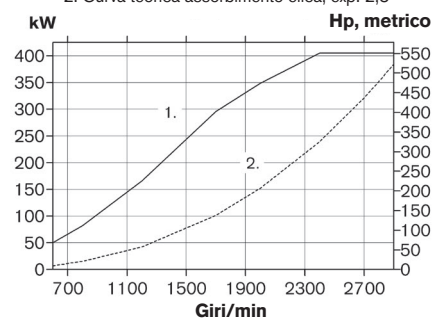
NUOVO!

Dati Generali

Denominazione sistema	D8-IPS700
Cilindrata, l	7.7
Configurazione cilindri	sei in linea
Potenza all'albero motore, kW (Hp)	405 (550) @ 2900 giri/min
Potenza all'asse elica, kW (Hp)	384 (523) @ 2900 giri/min
Alimentazione	Turbocompressore con doppia entrata e compressore
Potenza	R5
Peso a secco incluse eliche, circa Kg	1410
Eliche	NS4-NS5, N1-N7
Tensione	24V
Conformità per le emissioni	IMO NOx, EU RCD Stage II, US EPA Tier 3
Applicazione	Installazioni doppie e triple in scafi plananti
Gamma di velocità	da 20 a 40 Nodi

Dati Tecnici secondo ISO 8665. Potere calorifico minimo 42.700 kJ/kg e densità di 840 g/litro alla temperatura di 15°C. Combustibili reperibili in commercio potrebbero discostarsi da queste specifiche, ciò influenzerà la potenza del motore ed i consumi gasolio.

Potenza
1. Potenza all'albero motore
2. Curva teorica assorbimento elica, exp. 2,5

**VOLVO
PENTA**

D8-IPS700

Descrizione tecnica:

Blocco motore

- Blocco e testata cilindri realizzati in ghisa
- Testata in un unico pezzo
- Intelaiatura di rinforzo fissata al monoblocco
- Camicie cilindri asciutte e sedi/guide valvole sostituibili
- Albero a gomiti forgiato con sette supporti di banco e con superfici e raccordi temprati per induzione
- 4 valvole per cilindro con albero a camme in testa.
- Testata cilindri con condotti tipo «cross-flow»
- Pistoni di alluminio forgiato raffreddati ad olio con tre fasce di compressione
- Distribuzione posteriore

Sospensione del motore

- Sospensione elastica (optional)

Sistema di lubrificazione

- Scambiatore dell'olio a fascio tubiero raffreddato ad acqua di mare
- Filtro olio a cartuccia singola, facile da sostituire, senza perdite

Sistema di alimentazione

- Sistema di iniezione common rail
- Pompa alimentazione condotta dagli ingranaggi della distribuzione
- Sistema d'iniezione a controllo elettronico (EMS - Engine Management System)
- Singolo filtro decantore/separatore d'acqua, tipo spin-on, con allarme presenza d'acqua

Impianto di aspirazione e di scarico

- Turbocompressore con doppia entrata e aftercooler, posizionato centralmente
- Compressore volumetrico azionato a cinghia
- Filtro dell'aria con inserto sostituibile
- Gomito di scarico raffreddato (optional)
- Allarme perdita acqua di mare

Sistema di raffreddamento

- Scambiatore di calore raffreddato ad acqua di mare
- Predisposizione per prelievo di acqua calda
- Girante facilmente accessibile posizionata nella parte posteriore del motore

Impianto elettrico

- 24V con extra alternatore tipo marino 12V/115A o 24V/110A



Electronic Vessel Control (EVC)

- Integra totalmente i motori, l'elettronica e le funzioni EVC, uniche nel loro genere, come ad esempio ormeggio tramite joystick, sistema di posizionamento dinamico, Glass Cockpit e molto altro

Trasmissione pod

- Eliche controrotanti gemellate rivolte in avanti
- Timoneria elettronica che permette funzioni specifiche, quali la manovra tramite joystick
- Sistema di scarico integrato
- Sistema con cambio di velocità idraulico e modalità bassa velocità di serie
- Sensore di presenza acqua nell'olio
- Cambio dell'olio dall'interno dell'imbarcazione
- Nichel-alluminio-bronzo e acciaio inossidabile utilizzati per tutti i componenti principali sotto la linea d'acqua
- È disponibile una gamma completa di eliche
- Alberi di rinvio in numerose lunghezze opzionali



Scoprite tutto su Volvo Penta IPS e le funzioni esclusive da implementare nel sistema IPS.

Maggiori informazioni

Per ulteriori informazioni su motore, opzioni, funzioni EVC e molto altro, contattare la concessionaria Volvo Penta o visitare il sito www.volvopenta.com. Per localizzare le concessionarie Volvo Penta, eseguire la scansione del codice QR.



Scaricate la App di localizzazione dei concessionari Volvo Penta per iPhone o Android



VOLVO PENTA

AB Volvo Penta

SE-405 08 Göteborg, Sweden
www.volvopenta.com

Non tutti i modelli prodotti o l'equipaggiamento standard e gli accessori, sono disponibili in tutti i paesi. Il motore illustrato potrebbe essere non completamente identico ai motori di serie.