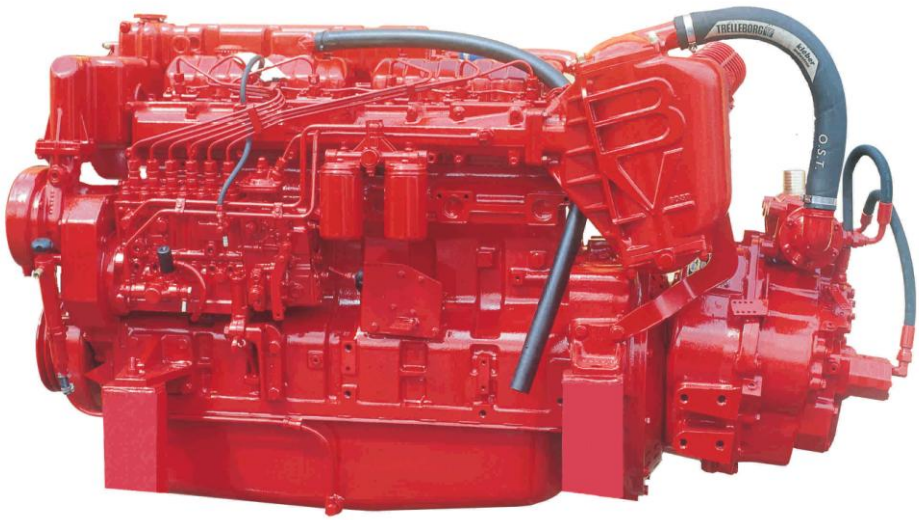
Boni Motori Marini

MOTORE DIESEL PER APPLICAZIONE MARINA

SERIE - BV 8406 -

POTENZE USO CONTINUO

BV 8406 AN	CV	KW	RPM
omologazione min.	93	68	1660
omologazione max.	149	109.5	2100
BV 8406 TS			
omologazione min.	123.7	91	1660
omologazione max.	230	169	2100
BV 8406 TSI			
omologazione min.	171	126	1660
omologazione max.	280	206	1900



COMMERCIALE MEDIO

BV 8406 TSIP	400	296	2100

CONDIZIONI DI RIFERIMENTO SECONDO ISO 3046 / 1

PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Motore base Valmet, ciclodiesel, iniezione diretta 6 cilindri in linea. Raffreddato ad acqua dolce con scambiatore di calore. Due testate fissate a mono blocco con bulloni a "stiramento" (non richiedono successivi serraggi). Due valvole in testa per cilindro, camicie cilindri sostituibili tipo a umido. I motori BV 8406 sono disponibili in 3 versioni:

- AN = aspirazione naturale;
- TS = turbo sovralimentato;
- TSI = turbo sovralimentato con intercooler;

Questa nuova serie assicura una combustione completa con ridotte emissioni di fumi e, in particolare ridotta rumorosità, economia nei consumi di gasolio, oltre all'elevata affidabilità e facilità di avviamento.

DATI BASE

	BV 8406 AN	BV 8406 TS	BV 8406 TSI
n. cilindri/ cilindrata n° dm^3	6 / 8 ,4	6 / 8 ,4	6 / 8 ,4
alessaggio per corsa mmxmm	111 x145	111 x145	111 x145
aspirazione	naturale	turbo	turbo intercooler
n. supporti di banco	7	7	7
rapp. di compressione	16 :1	16 :1	16 :1
ordine di accensione	1 -5 -3 -6 -2 -4	1 -5 -3 -6 -2 -4	1 -5 -3 -6 -2 -4
senso di rotazione visto dal volano	antiorario	antiorario	antiorario
consumo specifico gr. cv./ h	155	150	150

BONI MARINE ENGINES

I motori della serie BV 8406, sono eccezionalmente robusti e semplici. Essi offrono sicurezza di funzionamento ed economia di esercizio veramente rimarchevoli. Vengono utilizzati laddove si richieda un motore sicuro e generoso come nelle barche da pesca, scialuppe di salvataggio,battelli per servizio pubblico ecc. nonché come ausiliario nelle barche a vela e da diporto.

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE MOTORE MARINO BASE

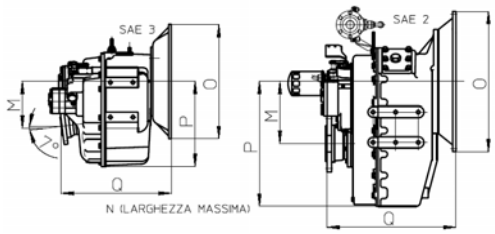
1) **Blocco cilindri**, in ghisa, rinforzato con spesse nervature per ridurre le vibrazioni e il rumore.
2) **Testate cilindri**, due testate con condotti di aspirazione collocati su fianchi opposti. Le testate sono fissate al monoblocco mediante speciali bulloni a "stiramento" che non necessitano di serraggi successivi.
3) **Valvole** due per cilindro comandate dall'albero a camme tramite asse e bilancieri, guida valvole intercambiabili tra loro, sede valvola di scarico riportata.
4) **Albero a camme** collocato nel monoblocco comandato tramite ingranaggi.
5) **Camicia cilindri**, intercambiabile del tipo a "umido" con supporto anche a metà altezza per contenere le vibrazioni e dirigere il flusso dell'acqua di raffreddamento verso la testata, dove il calore è più elevato.
6) **Pistone**, in lega di alluminio con camera di combustione ricavata sulla testa e progettata per miscelare in modo ottimale l'aria e il combustibile. Ogni pistone è dotato di 3 segmenti di cui il superiore in molibdeno.
7) **Bielle**, in acciaio forgiato, sezione del piede ad "I" diviso orizzontalmente in due parti con cappellotto fissato a mezzo di due viti e relativi dadi speciali.
8) **Albero a gomiti**, forgiato in acciaio speciale legato al cromo con perni di banco induriti ad induzione (è possibile rettificarli fino a 4 sotto diametri senza necessità di trattamento termico).
9) **Circuito di lubrificazione**, con pompa ad ingranaggi con elevata portata, scambiatore di calore olio raffreddato con acqua di camicia. Valvola di regolazione pressione sistemata esternamente in posizione facilmente accessibile, filtri olio a portata totale del tipo a "cartuccia " sostituibile con dispositivi by pass per avviamento a freddo o per intasamento della cartuccia.
10) **Raffreddamento**, a circuito chiuso con scambiatore di calore a fascio tubiero (acqua di camicia / acqua mare) e serbatoio di compensa. Circolazione acqua camicia mediante pompa centrifuga, circolazione acqua di mare mediante pompa autoadescante (mossa da ingranaggi). Anodi sacrificali in zinco predisposti sul circuito acqua mare.
11) **Collettore gas di scarico**, ottenuto per fusione, raffreddato ad acqua di camicia.
12) **Sovralimentazione**, le versioni "TS-TSI-TSIP" sono dotate di turbo compressore monostadio, con chiocciola turbina raffreddata dall'acqua di camicia.
13) **Intercooler**, le versioni "TSI-TSIP" sono dotate di uno scambiatore di calore per il raffreddamento dell'aria di sovralimentazione, molto importante per mantenere una potenza costante per uso continuo. L'aria di sovralimentazione è raffreddata con acqua di mare.
14) **Carter volano**, SAE 2 con volano 11" ½ o SAE 1 volano 14" di tipo pesante molto adatto per una buona equilibratura del motore.
15) **Circuito elettrico**, bipolare a 24 V , alternatore a 55 A., motorino d'avviamento da 3 Kw, solenoide di arresto, sensori a contatti per temperatura acqua di camicia e manometro olio, cablaggio motore con spina terminale multipolo.
16) **Pompa iniezione**, Bosch, in linea con regolatore meccanico di giri, lubrificata direttamente dal circuito olio motore e comandata mediante ingranaggi. Dispositivo automatico di supplemento gasolio per avviamento a freddo, iniettori a 5 fori assicurano un'ottima polverizzazione e distribuzione del gasolio nella camera di combustione.

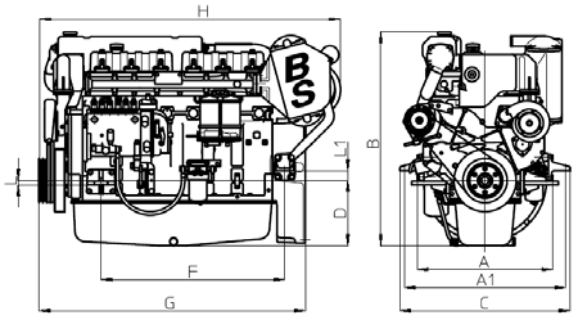
A) EQUIPAGGIAMENTO STANDARD

Il motore marino base è completo inoltre di:
Tronchetto di scarico a secco oppure raffreddato – Filtro aria a "secco" in spugna sintetica – Supporti rigidi anteriori e posteriori – Quadro di controllo con strumenti marini digitali (contagiri, contaore, termometro acqua, manometro olio, voltometro, spia carica batteria, allarme acustico e visivo per A.T.A. e B.P.O., chiave quadro e avviamento pulsante di stop, spina terminale multipolo) - Cavo multipolo per collegamento motore quadro – Filtro recupero olio vapori

B) EQUIPAGGIAMENTO SU RICHIESTA

Riduttori, invertitori marini completi di giunto e refrigerante olio (scambiatore olio – acqua di mare) – Riduttori marini per eliche a passo variabile – Linee d'asse complete - Eliche – Prese di forza - Supporti elastici, sottobasi – Regolatore di giri elettronico - Filtro decantatore gasolio – Filtro decantatore acqua - Telecomandi.





Tipo Motore	HP	GIRI N/1'	PESO Kg *	A	A1	B	C	D	F	G	H	L	L1	INVERTITORI
BV 8406 AN SAE 2	149	2100	685	610	676	960	716	292	827	1178,5	1360	20	44	TM 265 – TM 265 A TM 360 – ZF W320 TM 1200 A – MG 5075 SC MG 5075 A
BV 8406 TS SAE 2	230	2100	700	610	676	960	716	292	827	1178,5	1360	20	44	
BV 8406 TSI SAE 1	280	1900	730	610	726	960	766	292	827	1198,5	1360	20	44	
BV 8406 TSIP SAE 2	400	2100	725	610	676	960	716	292	827	1178,5	1360	20	44	

* PESO MOTORE FINO VOLANO

MISURE ESPRESSE IN mm

ipo Invertitore	PESO Kg	M	N	O	P	Q	°	MOTORI	RAPPORTI DI RIDUZIONE INVERTITORE
TM 265	165	158	496	SAE 2	335	411	-	BV 8406 AN - TS	1.5 - 2.09 – 2.82
TD 265 A	165	176	496	SAE 2	335	406	7°	BV 8406 AN - TS	1.44 – 2.09 – 2.30
TM 360	415	260	540	SAE 1	460	529	-	BV 8406 AN – TS – TSI	3 – 3.5 – 4 – 5 DM 3 / 4 – 4 /5
ZF W320	270	245	590	SAE 1	493	513	-	BV 8406 AN – TS – TSI	2.958 – 4.048 – 4.526 – 4.950
TM 1200 A	120	178,6	510	SAE 2	333	424	7°	BV 8406 TSIP	1.44 – 2 – 2.30
MG 5075 SC	123	15	508	SAE 2	248	358	-	BV 8406 AN – TS – TSIP	1.15 – 1.42 – 1.77 – 2 – 2.43 - 3
MG 5075 A	123	53	508	SAE 2	248	354	7°	BV 8406 AN – TS – TSIP	1.13 – 1.54 –1.75 –2 –2.47 - 3

DIMENSIONI CON ALTRI INVERTITORI A RICHIESTA.

Tutti i dati sono soggetti a variazioni senza preavviso.

Boni Motori Marini S.A.S. di Boni Enea & C.
47042 **CESENATICO** (FC) – Via Toscanelli, 6
Tel. 0039 054781481 – Fax 0039 054784581
www.bonimotorimarini.it e-mail boni@bonimotorimarini.it

Concessionario di zona