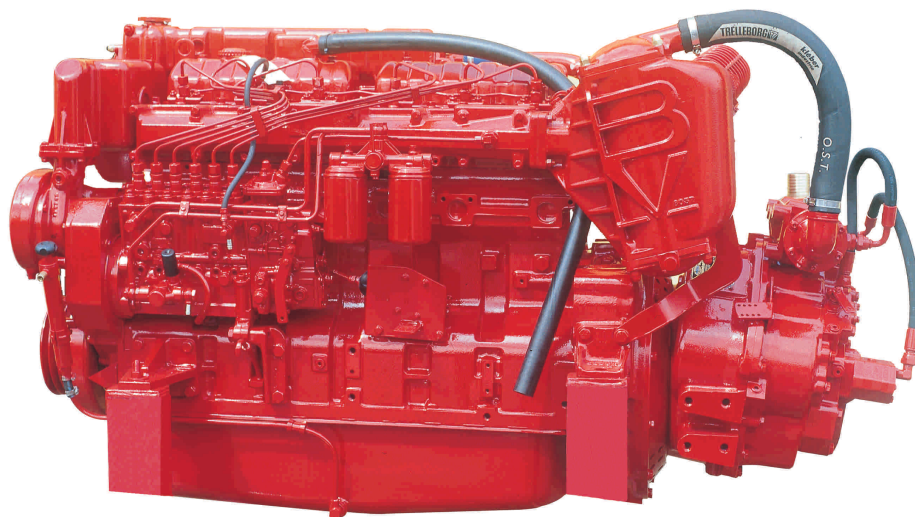


SERIE - BV 8406 -

USO COMMERCIALE

POTENZE USO CONTINUO

BV 8406 AN potenza max.	CV 149	KW 109,5	G/M 2100
BV 8406 TS potenza max.	230	169	2100
BV 8406 TSI potenza max.	280	206	1900



COMMERCIALE MEDIO

BV 8406 TSIP	400	294	2100
--------------	-----	-----	------

CONDIZIONI DI RIFERIMENTO SECONDO ISO 3046/1



PRINCIPALI CARATTERISTICHE

Motore base Valmet, ciclodiesel, iniezione detta 6 cilindri in linea. Raffreddato ad acqua dolce con scambiatore di calore. Due testate fissate a monoblocco 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 con cilindrata unitaria di Dm³ 1,4 rispetta con buon margine le normative anti-inquinamento ECE 24 e R-49 e assicura 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	111x145	111x145	111x145
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

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

- Blocco cilindri**, in ghisa, rinforzato con spesse nervature per ridurre le vibrazioni e il rumore.
- 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.
- Valvole** due per cilindro comandate dall'albero a camme tramite asse e bilancieri, guida valvole intercambiabili tra loro, sede valvola di scarico riportata.
- Albero a camme** collocato nel monoblocco comandato tramite ingranaggi.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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).
- 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.
- 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.
- Collettore gas di scarico**, ottenuto per fusione, raffreddato ad acqua di camicia.
- Sovralimentazione**, le versioni "TS-TSI-TSIP" sono dotate di turbo compressore monostadio, con chiocciola turbina raffreddata dall'acqua di camicia.
- 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.
- Carter volano**, SAE 2 con volano 11" 1/2 o SAE 1 volano 14" di tipo pesante molto adatto per una buona equilibratura del motore.
- 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.
- 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.

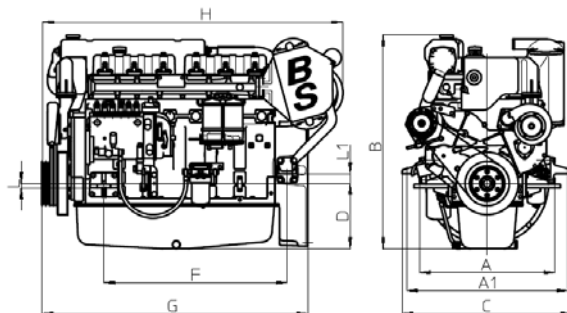
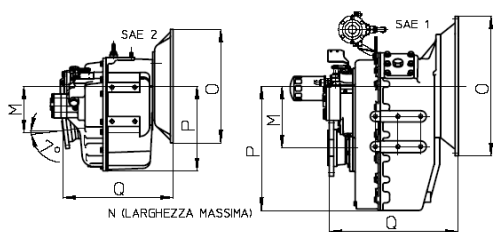
A) EQUIPAGGIAMENTO STANDARD

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, voltmetro, 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
BV 8406 TS SAE 2	230	2100	700	610	676	960	716	292	827	1178,5	1360	20	44	TM 360 - ZF W320
BV 8406 TSI SAE 1	280	1900	730	610	726	960	766	292	827	1198,5	1360	20	44	TM 1200 A - MG 5075 SC
BV 8406 TSIP SAE 2	400	2100	725	610	676	960	716	292	827	1178,5	1360	20	44	MG 5075 A

* 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 EGUGP CVIEQ (FC) - Via Toscanelli, 6
Tel. 0039 054781481 - Fax 0039 054784581

www.bonimotorimarini.it e-mail boni@bonimotorimarini.it

Eqpegukqct k'f'k' qpc