



**VOLVO** PENTA

# SEMPRE ALL'AVANGUARDIA

*Pioniere nello sviluppo di tecnologie innovative, il colosso svedese vanta la capacità di saper precorrere i tempi, anticipando le richieste di un mercato del quale, nel corso degli anni, ne è divenuto vero e proprio trend setter. Ecco una carrellata delle sue ultime novità.*

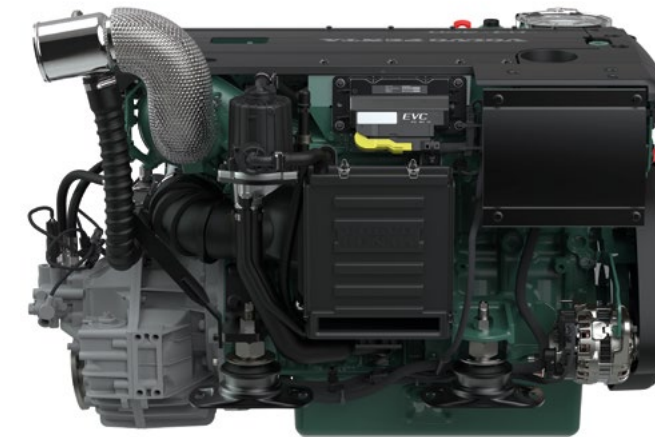
## La nuova generazione dei D4 e D6

Per fronteggiare la richiesta di maggiore potenza voluta dalla clientela, Volvo Penta ha riprogettato quasi tutti i componenti delle serie D4 e D6, che ora sono disponibili in un range che va da 150 a 480 HP, un valore che è circa il 10% superiore rispetto alla precedente generazione. I due blocchi motori, rispettivamente di 3,7 e 5,5 litri, hanno “un nuovo sistema di gestione, un nuovo sistema di iniezione del carburante, un nuovo turbocharger e un nuovo supercharger”, ha detto Petter Andolf, Chief Project Manager delle serie D4 e D6. “La testa dei cilindri, i pistoni

e le valvole sono stati riprogettati per resistere alla coppia superiore e per fornire maggiore affidabilità e durata nel tempo”. Come già anticipato, entrambe le gamme offrono maggiore potenza (320 HP il top del D4 e 480 il top del D6) ma anche una riduzione dei consumi che si aggira tra l'1 e il 7%, a seconda dello stile di guida. Anche Ingela Nordström, Product Manager dei motori D4 e D6, conferma le migliorie apportate: “Teste dei cilindri, pistoni e albero a gomiti sono stati ridisegnati per garantire una maggiore resistenza, mentre i pistoni sono rivestiti di un materiale innovativo, il Diamond Like Carbon (DLC),

che ne riduce l'attrito aumentandone la longevità. L'iniezione common rail ora ha una pressione più alta, pari a circa 2.000 bar, ed è gestita da un nuovo Engine Management System che ne calibra i parametri con una maggiore precisione, garantendo un'erogazione più regolare e una maggiore efficienza per quanto riguarda i consumi”. Questa aumentata affidabilità ha permesso inoltre di ampliare gli intervalli tra i tagliandi, con un sensibile risparmio per gli utenti.

L'avvento dei nuovi motori fa parte di un programma di rinnovamento che comprende anche i sistemi elettronici per la guida e le trasmissioni.



### New D4/D6 technical specifications: Sterndrive

D4/D6	HP	RPM	Rating
D4-150A	150	3,400	4
D4-230A	230	3,500	4
D4-270A	270	3,500	4
D4-300A	300	3,500	5
D4-320A	320	3,600	5
D6-300A	300	3,300	4
D6-340A	340	3,400	4
D6-380A	380	3,500	4
D6-400A	400	3,500	5
D6-440A	440	3,700	5

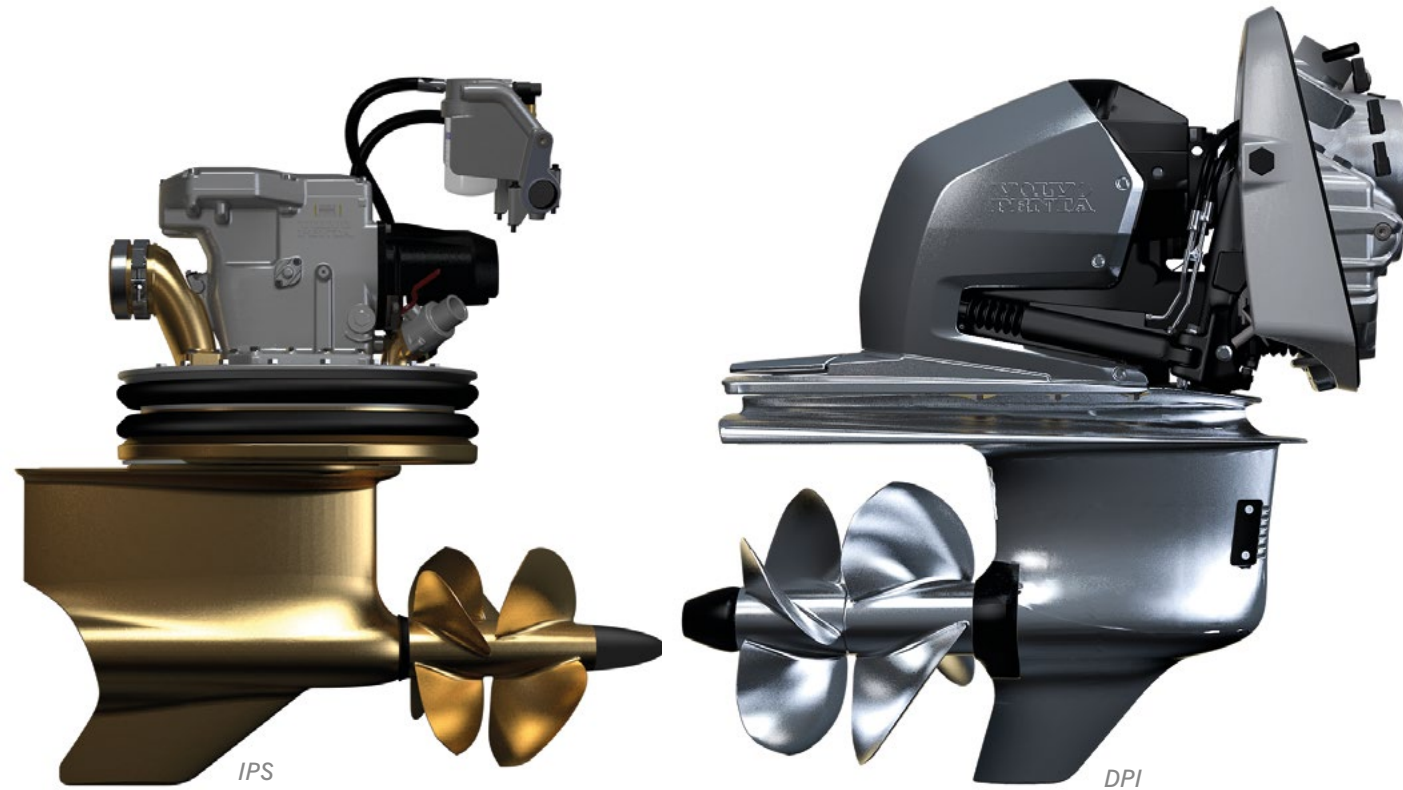


### New D4/D6 technical specifications: Inboard

D4/D6	HP	RPM	Rating
D4-175 I	175	2,800	4
D4-230 I	230	3,400	4
D4-270 I	270	3,500	4
D4-300 I	300	3,500	5
D4-320 I	320	3,600	5
D6-300 I	300	3,300	4
D6-340 I	340	3,400	4
D6-380 I	380	3,500	4
D6-440 I	440	3,700	5
D6-480 I	480	3,700	5

### New D4/D6 technical specifications: IPS

D4/D6	HP	RPM	Rating
D6-IPS400	300	3,300	4
D6-IPS450	340	3,400	4
D6-IPS500	380	3,500	4
D6-IPS600	440	3,700	5
D6-IPS650	480	3,700	5



### IPS e Aquamatic

Per quanto riguarda le trasmissioni, Volvo Penta ha svelato la versione aggiornata del sistema IPS e un nuovo piede poppiero della famiglia Aquamatic (DPI).

Gli aggiornamenti degli IPS riguardano soprattutto soluzioni che ne migliorano l'accessibilità, l'affidabilità e le performance. Filtri e ingresso dell'olio, il cui intervallo tra un cambio e l'altro è salito a due anni, ora sono posizionati per facilitarne l'accesso senza dover alare la barca. Nuovi sensori, inoltre, sono stati inseriti per rilevare eventuali anomalie dei filtri e la presenza di acqua nell'olio per prevenire danni alla trasmissione. Per aumentarne l'affidabilità, Volvo Penta ha rinforzato gli ingranaggi del cambio e ridisegnato la tenuta dell'albero dell'elica, il supporto del cuscinetto, i cuscinetti e l'albero superiore. Anche il processo di produzione e assemblaggio è stato ottimizzato per prolungare la durata e l'affidabilità di tutte le parti. Sul piede poppiero Aquamatic (DPI), Volvo Penta ha inserito una

nuova frizione idraulica più silenziosa e "morbida", in particolare alle basse velocità. "La frizione idraulica, insieme con il timone elettronico – ora standard su tutti i DPI – ci dà la possibilità di incrementare le funzionalità del joystick di manovra", ha detto Jacob Claesson, Engineering Project Manager dei DPI. "Ci permette anche di utilizzare il Dynamic Positioning, la tecnologia che mantiene la barca completamente ferma anche in presenza di forti correnti o venti, ideale per preparare l'ormeggio". Come IPS, anche i DPI hanno ricevuto componenti rinforzati e ridisegnati, sensori per rilevare eventuali anomalie e un processo produttivo ottimizzato.

### Electronic Vessel Control System

Lanciato nel lontano 2003, l'EVC di Volvo Penta è stato il primo sistema di gestione elettronico che ha permesso all'utenza di attingere a tecnologie innovative – in particolare per la nautica da diporto – come il joystick di manovra e il sistema di posizionamento dinamico

(dynamic positioning system). "Il sistema EVC connette e gestisce le comunicazioni interne tra motore, trasmissione, manette e display attraverso funzionalità integrate che



EVC 2



EVC 2

facilitano le operazioni degli armatori", ha detto Jonas Welinder, Production Planner di Volvo Penta. La nuova generazione dell'Electronic Vessel Control System, l'EVC 2, è stata completamente riprogettata nell'architettura al fine di migliorarne la velocità di download, la diagnostica e la tracciabilità. La piattaforma, inoltre, è stata progettata per poter essere facilmente aggiornata con le funzionalità che in futuro verranno sviluppate come, per esempio, il "self-docking system" presentato in demo lo scorso anno e pronto al lancio nel 2020. EVC 2 è stato progettato per essere totalmente indipendente dal sistema motore-trasmissione, offrendo una maggiore flessibilità di installazione e personalizzazione. Aggiornato anche nell'estetica del display e del joystick di manovra, EVC 2 offre agli utenti nuove carat-

teristiche come il timone elettronico "steer-by-wire", che permette di avere le funzionalità Low Speed e DPS, e l'On-Board Maintenance Assistant, che informa i diportisti sulle date dei tagliandi mantenendo un diario degli interventi passati e delle informazioni di diagnostica.

L'EVC 2 ha un solo punto di connessione, indipendentemente dal numero di motori installati, e ciò offre una maggiore facilità di manutenzione, una migliore diagnostica e una velocità di download superiore. Per ulteriori informazioni [www.volvopenta.it](http://www.volvopenta.it)



EVC 2