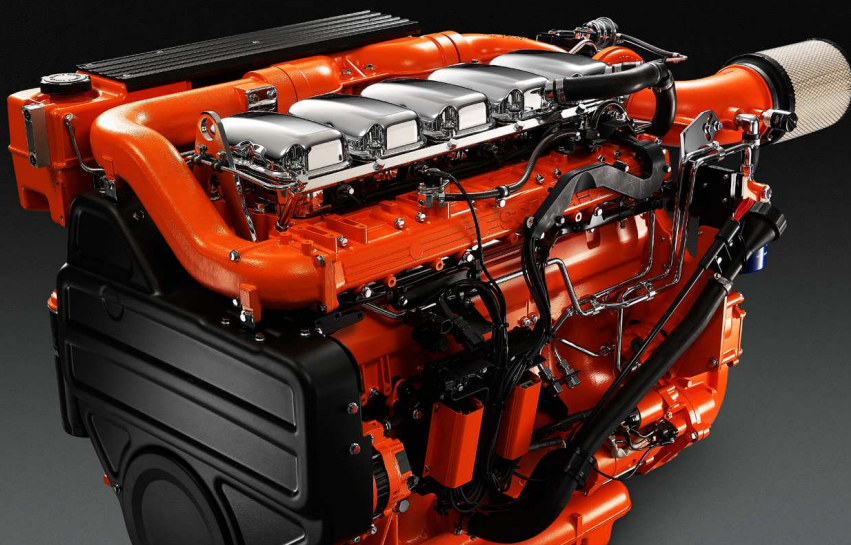


DI09 M. de 162kW (220 cv) à 294kW (400 cv)

IMO Tier II, US Tier 2, EU Stage IIIA



Les moteurs marins SCANIA sont basés sur une technologie robuste : bloc moteur rigide et optimisé avec chemises humides qui peuvent être facilement remplacées.

Le concept de culasses individuelles à quatre soupapes et injecteur au centre permet une maintenance facilitée et un moteur économique en consommation de carburant.

Les moteurs ont une Approbation de Type des plus grandes sociétés de classification. Ils sont équipés d'un système électronique développé par SCANIA appelé Engine Management System (EMS) de génération S6 pour assurer un contrôle idéal des performances et des utilisations.

Le système d'injection utilise la technologie des injecteurs pompes à commande électronique qui permet d'obtenir des émissions polluantes basses tout en conservant des consommations de carburant faibles et un couple disponible dès les plus bas régimes.

Le moteur peut être livré avec de nombreux accessoires optionnels : prises de force, filtres, tableaux de surveillance ayant une Approbation de Type.

Service lourd 1800	Service mi-lourd 2100
kW (CV)	kW (CV)
162 (220)*	221 (300)*
184 (250)*	257 (350)*
221 (300)*	294 (400)*
257 (350)*	
(*) existe en version keel - cooling	

Equipement Standard

- Injecteurs pompes type PDE
- Système de gestion électronique pour le contrôle du moteur SCANIA type EMS S6
- Suralimentation par turbocompresseur avec échangeur de chaleur refroidi par le liquide de refroidissement intégré.
- Pré-filtre à carburant avec séparateur d'eau intégré
- Filtre à huile de type « Full Flow »
- Filtre à carburant haute performance
- Centrifugeuse d'huile
- Refroidisseur d'huile intégré au bloc moteur
- Remplissage d'huile par les cache culbuteurs
- Carter d'huile profond à l'avant
- Jauge à huile sur le bloc moteur
- Démarreur neutre isolé 24 Volts 7.0 kW
- Alternateur neutre isolé 24 Volts 100A
- Volant moteur SAE 14"
- Carter volant en alliage léger, SAE 1
- Supports moteur à l'avant
- Protection des parties tournantes
- Recyclage des gaz de carter
- Manuel de conduite et d'entretien

Moteurs avec échangeur

- Pompe à eau de mer intégrée
- Echangeurs de température avec vase d'expansion

Equipements Optionnels

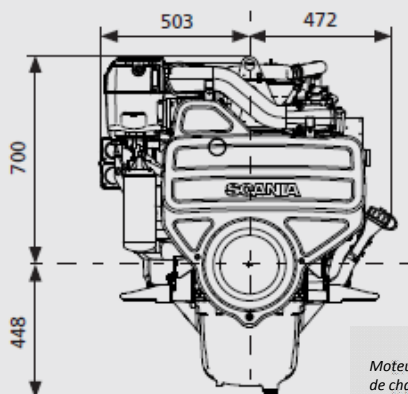
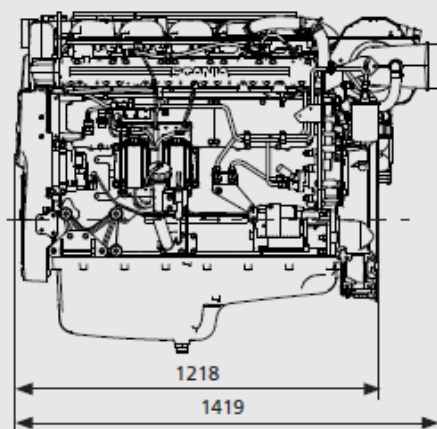
- Pompe hydraulique
- Prise de force latérale
- Prise de force avant sur le nez de vilebrequin
- Adaptateur de sortie d'échappement
- Système électrique de commande et de démarrage pré-câblé
- Tableau de bord et de contrôle
- Commande d'accélérateur électronique
- Réchauffeur de liquide de refroidissement
- Suspension rigide ou souple
- Filtres à air
- Filtres à carburant double réversible
- Alarme de niveau bas du liquide réfrigérant
- Vitesse moteur et régulation ajustables
- Carter d'huile plat ou extra plat
- Jauge à huile longue
- Capteur de niveau d'huile
- Pompe de vidange d'huile moteur
- Pompe de cale

DI09 M. 162kW (220 cv) à 294kW (400 cv)

IMO Tier II, US Tier 2, EU Stage IIIA

Description moteur

Nbre de cylindres	5 en ligne
Mode d'allumage	4 temps
Ordre d'allumage	1 - 2 - 4 - 5 - 3
Cylindrée	9.3 litres
Alésage de course	130 x 140 mm
Taux de compression	18 :1
Poids à vide (sans eau ni huile)	1150 kg (échangeur de chaleur) kg (keel cooling)
Vitesse du piston à 1500 tr/min	7.0 m/s
Vitesse du piston à 1800 tr/min	8.4 m/s
Arbres à cames	En alliage d'acier, en position haute
Pistons	Pistons aluminium
Bielles	Section en I forgée en alliage d'acier
Vilebrequin	Alliage d'acier, traité et rectifié sur les portées
Capacité d'huile	32-38 dm ³ (carter standard)
Système électrique	24 Volts neutre isolé



Moteur avec échangeur de chaleur
Dimension en mm

PRELIMINAIRE



Un choix de tableaux analogiques et digitaux pour faciliter la conduite et la gestion du moteur.

- Affichage et gestion de la consommation de carburant
- Affichage de l'historique et des codes défaut



Approbation de Type par les sociétés de Classification.

- Paramétrage du moteur
- Surveillance
- Diagnostic