PRODUCT GUIDE

TONISSI**MARINE**

In mare, da sempre



tonissi.com

RANIERI
TONISSI

DALLE ORIGINI AI GIORNI NOSTRI, LA STORIA DI UNA IMMUTATA PASSIONE

Ranieri Tonissi, fondatore dell'omonima società, inizia la sua attività nel 1886 come importatore di macchine industriali.
Nei primi anni del Novecento, il processo di industrializzazione consuma e reclama sempre più energia. Ranieri Tonissi inizia così l'importazione di innovativi motori a gas e a combustibile liquido.

Dopo il 1920, inizia l'utilizzo del motore Diesel nei sistemi di propulsione in ambito marino. Si guarda alle grandi navi ma anche alle imbarcazioni di cabotaggio e da lavoro. La Società è presente grazie alla sua esperienza nei motori Diesel industriali. Al timone ci sono i successori Felice e Cesare Tonissi.

Dopo la sosta forzata della seconda guerra mondiale, l'Italia inizia la ricostruzione. La Ranieri Tonissi amplia il suo campo di lavoro grazie alla stretta collaborazione con la società tedesca MAN . Iniziano le forniture di grandi impianti – diesel e vapore – per la produzione di energia e quelle di attrezzature industriali quali gru portuali e per acciaieria.
In azienda un grande impulso viene in questo periodo dal nuovo socio Ettore Airoldi.

Contemporaneamente si sviluppa il settore marino con la fornitura di impianti di propulsione marina diesel, dalle grandi navi ai pescherecci e ai rimorchiatori.

La guida è ancora oggi nelle mani della famiglia Airoldi. Oltre a mantenere i tradizionali canali di vendita, prende sempre più importanza la commercializzazione dei motori per il diporto che, in breve, diventa uno dei principali rami di business della Ranieri Tonissi SpA



TONISSIMARINE

In mare, da sempre

BENVENUTI!

TONISSIMARINE, divisione marina di RANIERI TONISSI, è punto di riferimento in Italia per la vendita e la manutenzione di motori diesel marini. Principali attività sono l'importazione esclusiva per l'Italia dei motori marini "MAN Engines" per applicazioni da diporto, professionali e militari, e dei sistemi di controllo elettronici "EMERSON AVENTICS". TONISSI MARINE è inoltre distributore esclusivo per l'Europa delle trasmissioni di superficie "TOP SYSTEM DRIVE"dei generatori NORTHERN LIGHTS ed è Agente esclusivo per i generatori di bordo "LINDENBERG Anlagen".

La sede di TONISSI MARINE è situata all'interno del Porto di Genova in Area Riparazioni Navali, dove gli spazi prospicienti lo specchio d'acqua del porto consentono di effettuare importanti lavori di manutenzione e riparazione su motori marini e navali.

Dal 1997 RANIERI TONISSI è presente anche in Francia, con la consociata RANIERI TONISSI FRANCE situata nelle vicinanze di Cannes, punto di riferimento per l'assistenza alle imbarcazioni da diporto lungo tutta la Costa Azzurra grazie a un team di tecnici specializzati formati direttamente presso la Casa Madre e supportati nel loro lavoro da un completo magazzino ricambi in grado di minimizzare i tempi di intervento e risoluzione.

Dal 2025 Ranieri Tonissi France è anche Hub ufficiale ZF per la distribuzione dei ricambi originali ZF in Italia, Francia e Spagna.

TONISSI MARINE è presente anche a Viareggio dal 2022 con una sede operativa di supporto alla Cantieristica del polo nautico più importante d'Italia. TONISSI MARINE gestisce inoltre una rete di assistenza composta da oltre 40 service dealers dislocati lungo tutto il territorio italiano.

Nel 1999 RANIERI TONISSI ha ottenuto la Certificazione di Qualità UNI EN ISO 9000:1994, con l'obiettivo di migliorare ulteriormente il servizio offerto ai Clienti, sia in termini di lavorazioni e assistenza tecnica, sia nella gestione dei ricambi dal proprio magazzino. Il Sistema di Gestione per la Qualità è stato successivamente adeguato alle norme UNI EN ISO 9001:2000 e,in seguito, alla ISO 9001:2015.

Nel 2013 l'azienda ha conseguito anche la Certificazione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro OHSAS 18001:2007, perseguendo il continuo miglioramento nella gestione dei rischi di infortuni e malattie professionali. Tale sistema è stato poi aggiornato alla norma ISO 45001:2018. Nel 2025 i due sistemi sono stati integrati in un unico Sistema di Gestione Integrato, con l'obiettivo di ottimizzare manuali e



INDICE

Tonissi Service 6
News: Man Smart Hybrid Experience 8

MOTORI PROPULSIVI MAN

Definizione delle potenze MAN e relative normative 12
Versione Light Duty da 730 a 2200 CV 14
Versione Medium Duty da 560 a 1650 CV 45
Versione Heavy Duty da 200 a 1250 CV 64
Le nostre soluzioni IMO TIER III e STAGE V 80
Man Dual Fuel 82

MAN AUXILIARY GENSETS

Motori MAN per gruppi D2676 84
Motori MAN per gruppi D2862 ed E3262 LNG 85

ESTENSIONI DI GARANZIA MAN GSP E WP 86

TOP SYSTEM SURFACE DRIVE

Modelli TS Drive e specifiche tecniche 87
Easy set system 91

EMERSON AVENTICS

Sistemi di controllo MCS 96
Sistema Marex OS III 98
Sistema Marex ECS 99
Sistema Marex OS3D 100
DPS (Dinamic positioning system) 101
Sistema Marex PPS 102
Sistema Marex VCS 103

NORTHERN LIGHTS

Gruppi elettrogeni 105

LINDENBERG ANLAGEN

Gruppi elettrogeni 113

BAUMULLER

Elettrificazione di imbarcazioni e banchine 120

OUR SERVICE NETWORK

TONISSI**SERVICE**

Il nostro reparto Service si avvale di personale altamente qualificato e gestisce una rete di assistenza capillare sul territorio italiano. Garantisce un servizio di pronto intervento e assistenza in linea con gli standard imposti dalle case costruttrici che rappresentiamo.

OUR PARTNER

EMERSON AVENTICS Distributor

MAN

surface drive TOPSYSTEM

Baumüller

LINDENBERG ANLAGEN

NORTHERN LIGHTS



MAN SMART HYBRID EXPERIENCE

EX-WORKS

Ogni yacht ed ogni barca da lavoro rappresenta l'espressione di un profilo di requisiti individuali. Questo rende ancora più importante che il cuore pulsante di uno yacht o di una barca – il sistema di propulsione – si adatti perfettamente alle vostre esigenze e ai vostri desideri personali.
Con l'innovativo sistema ibrido di MAN Engines soddisfiamo le vostre richieste specifiche e possiamo sempre offrirvi la soluzione ideale. Infatti, oltre a scegliere le modalità operative importanti e necessarie per la vostra applicazione, potete anche adattare individualmente l'intero sistema alle vostre esigenze. Su misura per le vostre necessità.

COSA È IMPORTANTE PER VOI?

Siete voi a decidere quale caratteristica è più appropriata per il vostro sistema ibrido MAN Engines. Le configurazioni di sistema in sintesi:
C'è una soluzione ibrida adatta a ogni esigenza e a ogni esperienza di guida. L'efficienza è particolarmente importante per voi? Oppure date maggiore importanza al comfort? O forse la performance è ciò che vi sta più a cuore? Qualunque sia la caratteristica per voi più rilevante, le flessibili combinazioni di motori diesel ed elettrici offerte dal sistema ibrido MAN Engines vi permettono di trovare sempre la soluzione perfetta per le vostre esigenze.
I componenti per il sistema di propulsione e per l'alimentazione di bordo sono modulari e scalabili. Questo consente di personalizzare il livello di ibridazione in base ai vostri requisiti.



SOLUZIONI IBRIDE SU MISURA

Silenzioso, con basse vibrazioni ed emissioni –e con potenza e agilità massime.

Pura emozione e potenza incontaminata.

Esperienze di navigazione di prima classe e praticamente silenziose.

Gli innovativi sistemi ibridi di MAN Engines vi permettono di vivere una libertà illimitata sugli oceani e di godere dei vantaggi offerti dalla combinazione ottimale tra la potente tecnologia dei motori a combustione e i silenziosi, altamente efficienti sistemi di propulsione elettrica.

Qualunque configurazione scegliate – Performance, Comfort o Efficienza – beneficiate sempre di emissioni ridotte, vibrazioni inferiori, funzionamento ultra silenzioso ed efficienza e dinamica di risposta sostenibilmente migliorate, unite a un elevato livello di comfort.

Zero-emission mode



No emissions and ultraquiet – in zero-emission mode, the energy for propulsion and electrical power consumption is provided exclusively by the battery. The battery can be charged in three ways:
- Land connection in the harbor
- Onboard generator sets
- Main drive engines

All benefits at a glance:
- No noise or exhaust gas emissions
- No vibrations
- Access to emission control areas

Dieselelectric mode



In dieselelectric mode, the electrical power supply and drive power are provided by the battery and/or the available onboard generator sets. This saves fuel and reduces the load on the engine.

All benefits at a glance:
- Low noise and exhaust gas emissions
- Low vibrations
- Efficient operation (low fuel consumption)

Crossover mode



In crossover mode, both drivelines are operated in different operating modes in a two-engine system. Here, one driveline operates in diesel mode, while the electric motor functions as a generator and supplies the electric power for the ship. In the second driveline, the diesel engine is disengaged so that the electric machine receives its energy from the first diesel engine. It operates in motor mode in this case and provides the drive energy.

All benefits at a glance:
- Very economical operation
- Long range
- Low vibrations
- Extended operating time before service (TBO)

Hotel mode



In comfortable hotel mode, the power supply is provided only by the battery, and the diesel engines are switched off. The innovative technology ensures that power consumption is possible for an extended period without diesel engines. Independently of this, the batteries can be charged in parallel via a charging connection.

All benefits at a glance:
- No noise or exhaust gas emissions
- No vibrations
- Full operational readiness without engines

Boost mode



In boost mode, the combustion engines and battery-operated electric motors work together and complement each other. If power is needed, the electric motor provides energy from its power reserves. Boost mode therefore offers the highest power density and permits maximum power output. Combined operation of the 12-cylinder diesel engine and actuator thus makes it possible to achieve an output that corresponds to that of a pure 16-cylinder engine.

All benefits at a glance:
- Combination of maximum power with the advantages of a hybrid and zero-emission drive system
- Increase in power by up to 20% compared with a conventional drive

Diesel mode



In classic diesel mode, the drive energy is provided by the conventional diesel engine or diesel engines in multi-engine systems. In this mode, the electric motor runs without any function and no power is generated.

All benefits at a glance:
- Established drive system
- Long range
- Accustomed flexible driving styles ranging from economical to sporty


MAN



PROFILI OPERATIVI MOTORI MAN

LIGHT DUTY

1000 ORE DI FUNZIONAMENTO ANNUO
DI CUI IL 20% A PIENO CARICO SENZA LIMITI.

Fattore di carico medio annuo 50%
Campo di applicazione: pattugliatori, barche veloci in genere

MEDIUM DUTY

4000 ORE DI FUNZIONAMENTO ANNUO
DI CUI IL 60% A PIENO CARICO SENZA LIMITI.

Fattore di carico medio annuo 70%
Campo di applicazione: motovedette pilotine pattugliatori pescherecci barche passeggeri e traghetti barche da crociera

HEAVY DUTY

ORE DI FUNZIONAMENTO ANNUE ILLIMITATE AL 100% DEL CARICO. FATTORE DI CARICO MEDIO ANNUO 100%

Campo di applicazione : pescherecci a strascico e a vela, draghe, rimorchiatori, spintori, tanker, barge

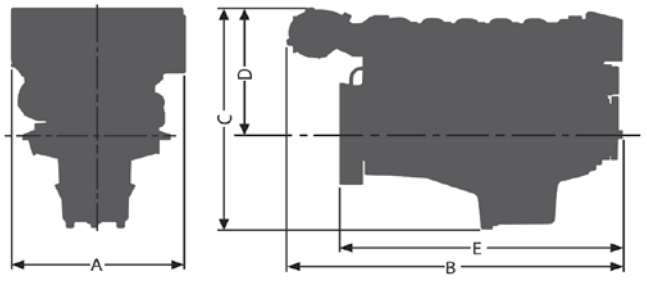


Potenza(kw/CV) 537/**730**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

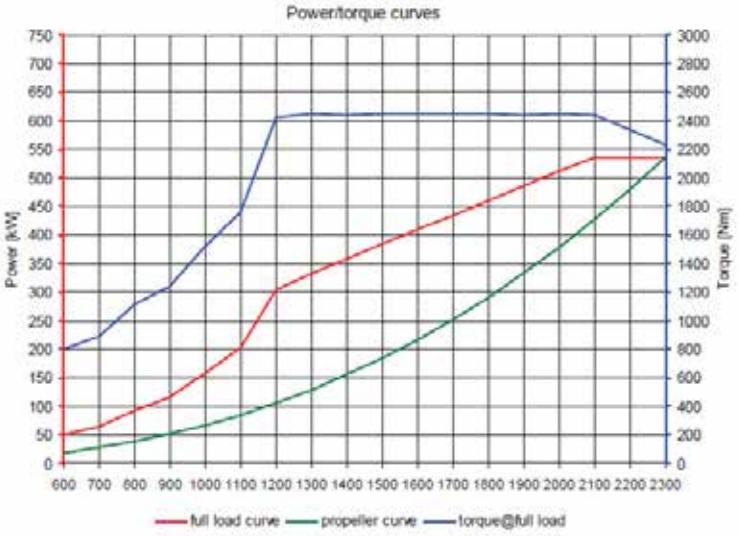
CARATTERISTICHE TECNICHE

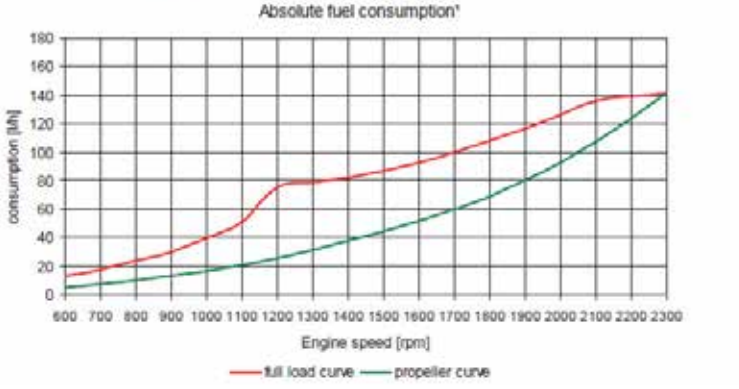
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	2445
Consumo max. potenza	[lt/h]	142
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A= 986 B=1795 C=1096 D= 674 E=1527 Peso=1215 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN I6-800

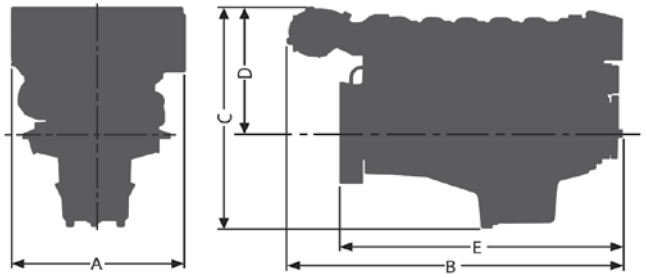


Potenza(kw/CV) 588/**800**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

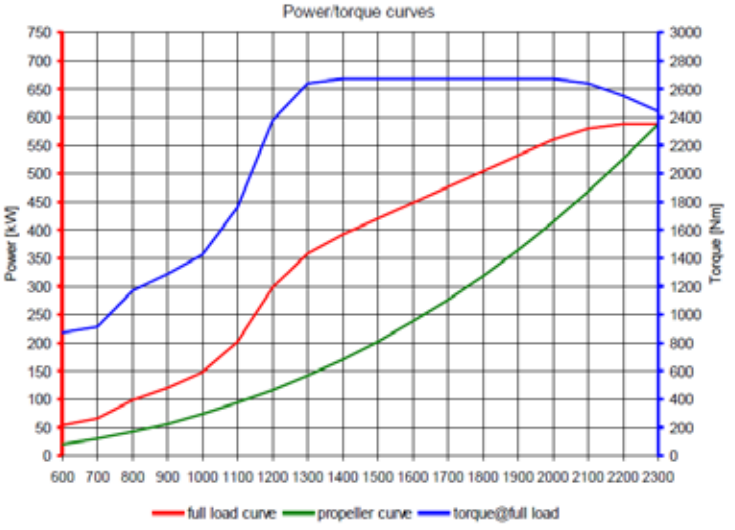
CARATTERISTICHE TECNICHE

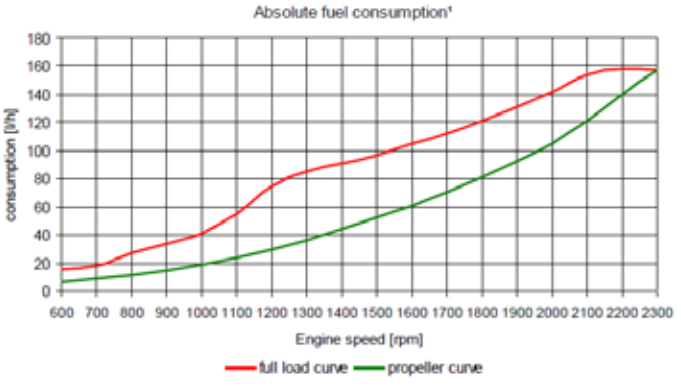
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	2674
Consumo max. potenza	[lt/h]	158
Classificabile	-	

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=986 B=1795 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN I6-850

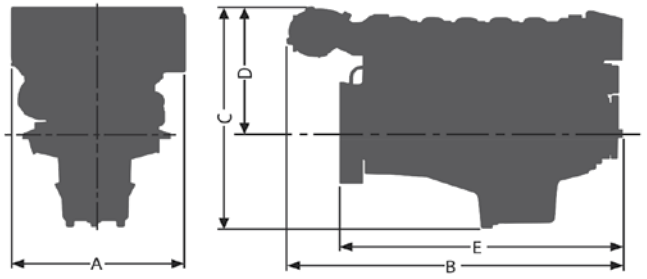


Potenza(kw/CV) 625/**850**
Giri (min.-1) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EU Stage IIIA - Epa Tier III
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	2845
Consumo max. potenza	[lt/h]	162
Classificabile		-

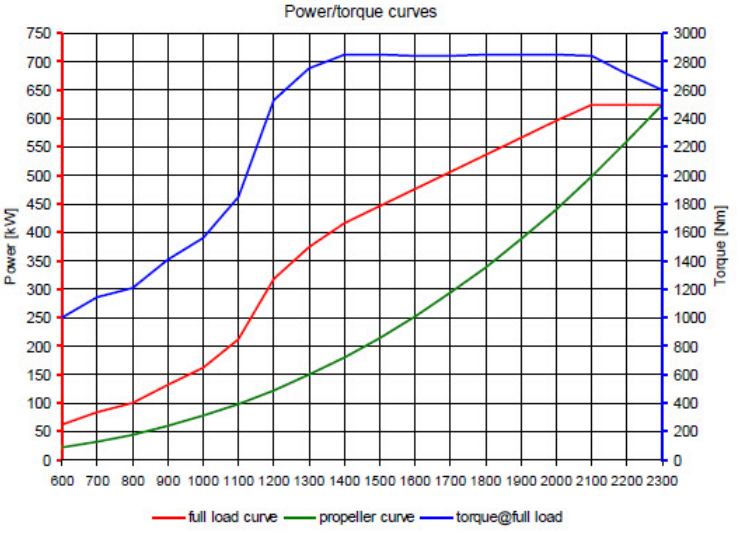
DIMENSIONI E PESO

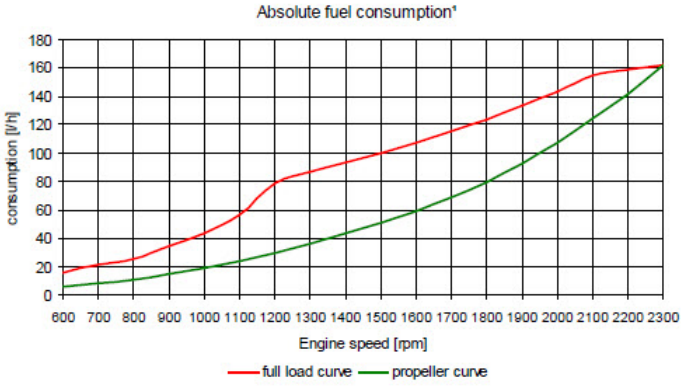


Dimensioni (mm) A=986 B=1795 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

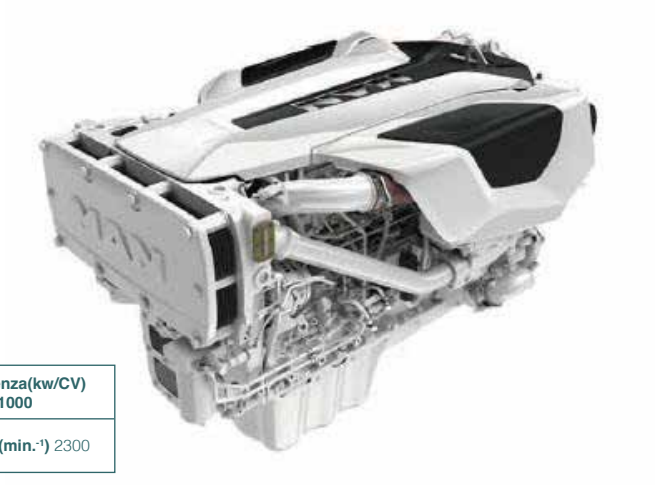
ENGINE CURVES I6-850





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN I6X-1000

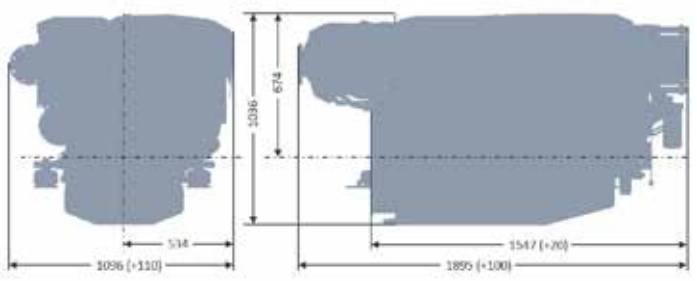


Potenza(kw/CV) 735/**1000**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EU Stage IIIA - Epa Tier III
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	3250
Consumo max. potenza	[lt/h]	189
Classificabile		-

DIMENSIONI E PESO

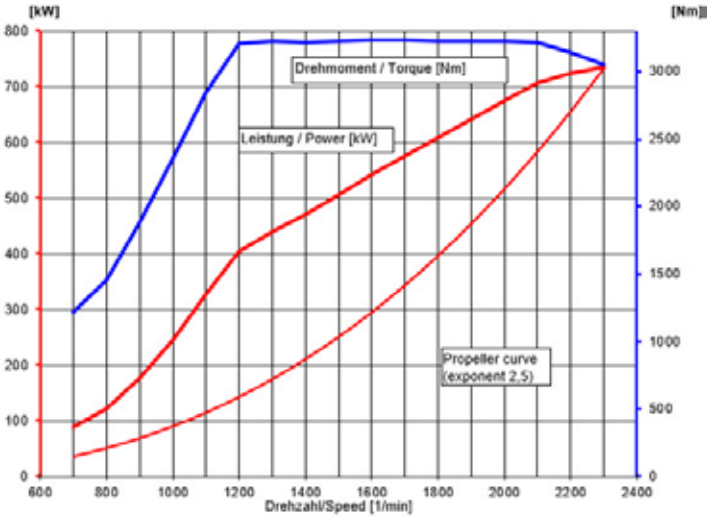


Dimensioni (mm) A=1096 B=1895 C=1036 D=674 E=1547 Peso=1310 Kg

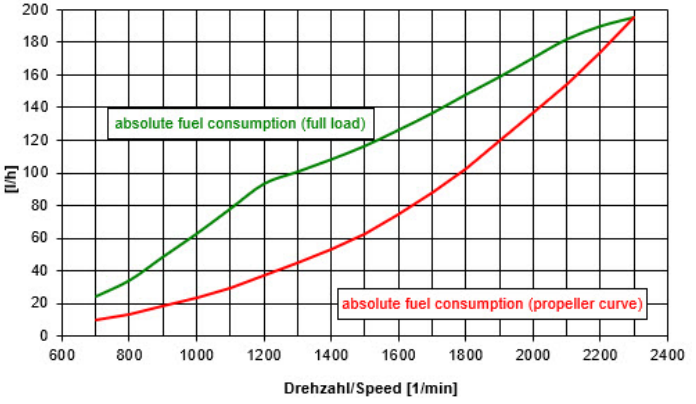
VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES I6X-1000

Power/torque curves



Absolute fuel consumption



The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V8-1000

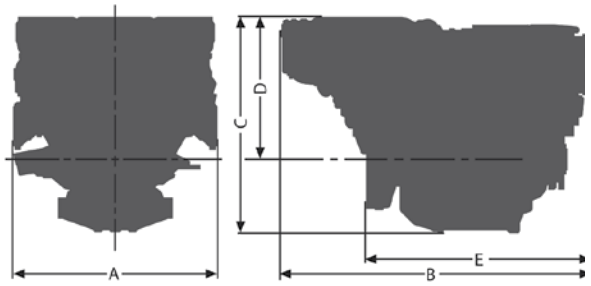


Potenza(kw/CV) 735/**1000**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

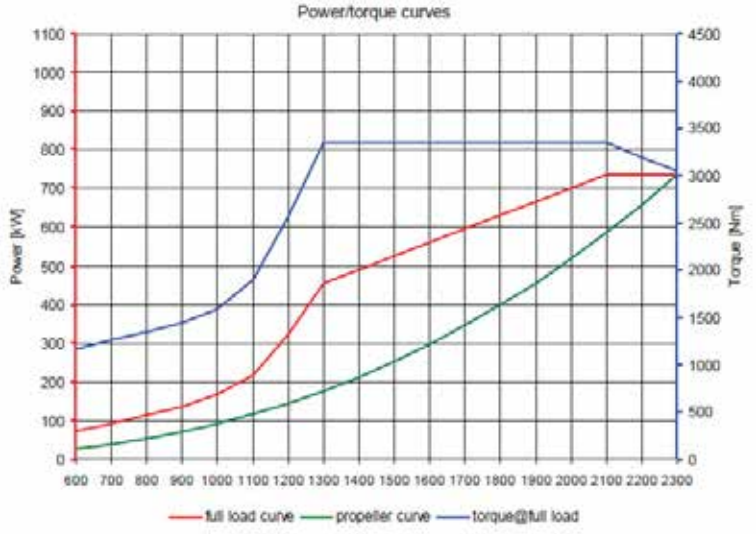
CARATTERISTICHE TECNICHE

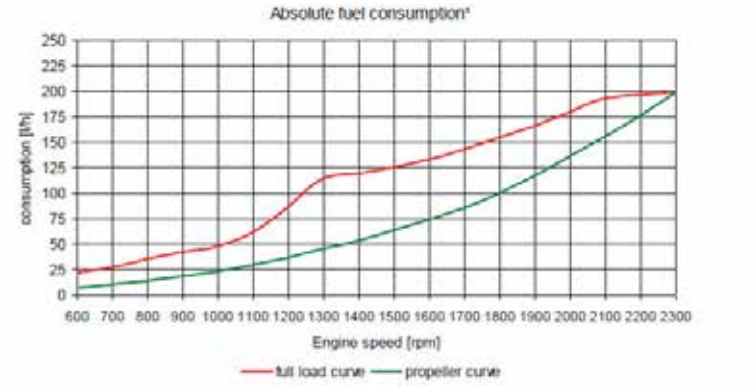
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	3350
Consumo max. potenza	[lt/h]	195
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=1745 C=1236 D=825 E=1243 Peso=1780 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V8-1120

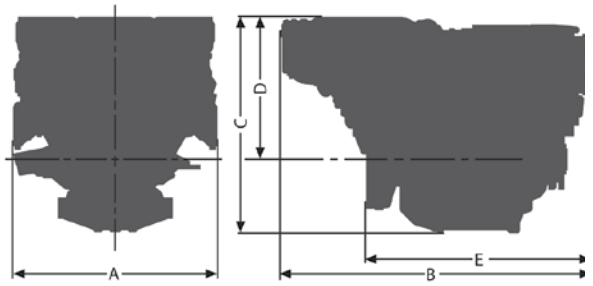


Potenza(kw/CV) 824/**1120**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	3745
Consumo max. potenza	[lt/h]	215
Classificabile		si

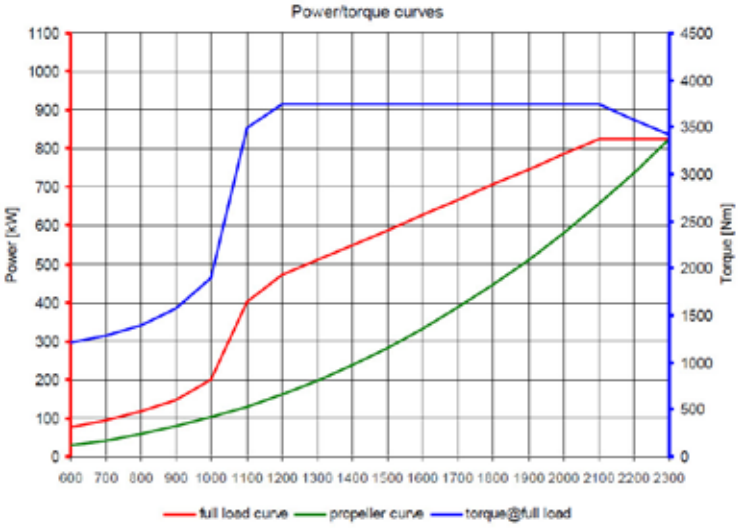
DIMENSIONI E PESO

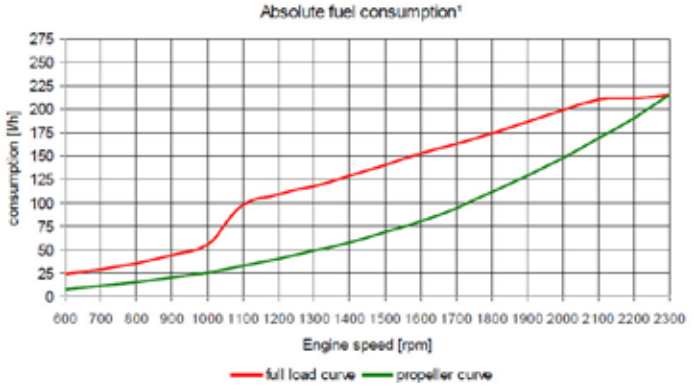


Dimensioni (mm) A=1153 B=1745 C=1222 D=811 E=1262 Peso=1941 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V8-1120





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V8-1200

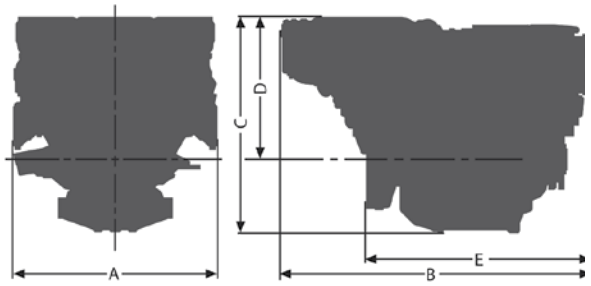


Potenza(kw/CV) 882/**1200**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	4010
Consumo max. potenza	[lt/h]	231
Classificabile		si

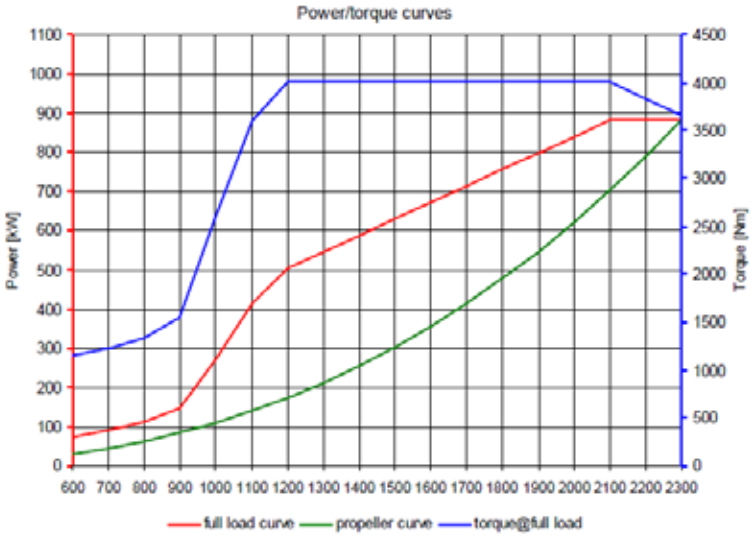
DIMENSIONI E PESO

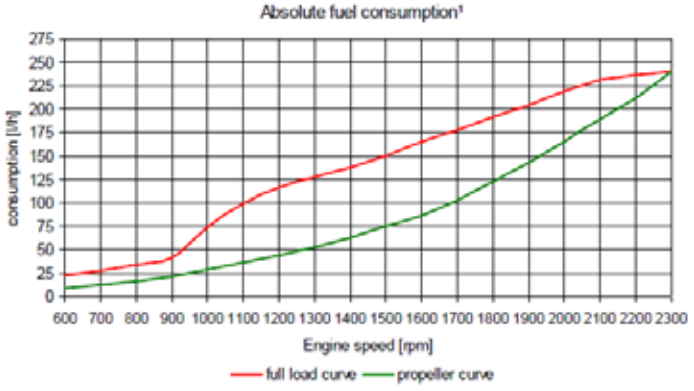


Dimensioni (mm) A=1153 B=1736 C=1222 D=811 E=1262 Peso=1875 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V8-1200





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V8-1300

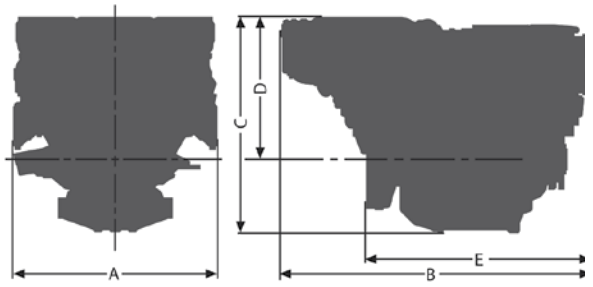


Potenza(kw/CV) 956/**1300**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

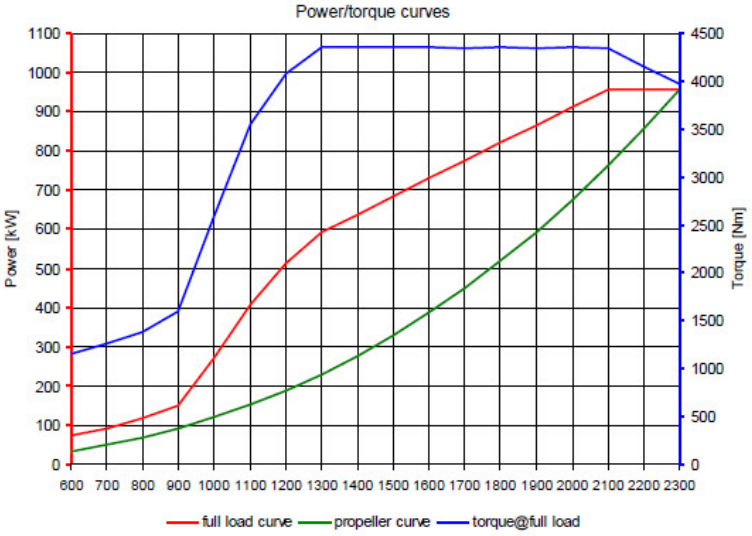
CARATTERISTICHE TECNICHE

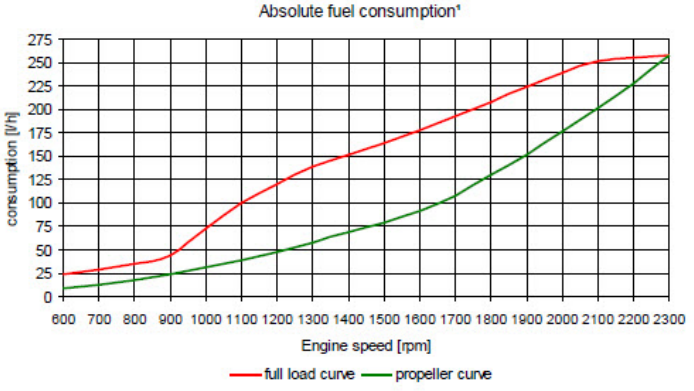
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, ,EU Stage IIIA
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	4350
Consumo max. potenza	[lt/h]	257
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=1736 C=1222 D=811 E=1262 Peso=1941 Kg





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12-1400

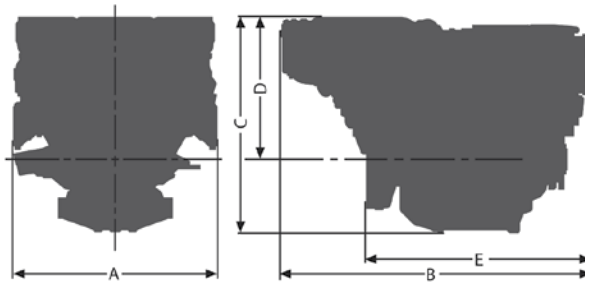


Potenza(kw/CV) 1029/**1400**
Giri (min.-1) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	4680
Consumo max. potenza	[lt/h]	266
Classificabile		si

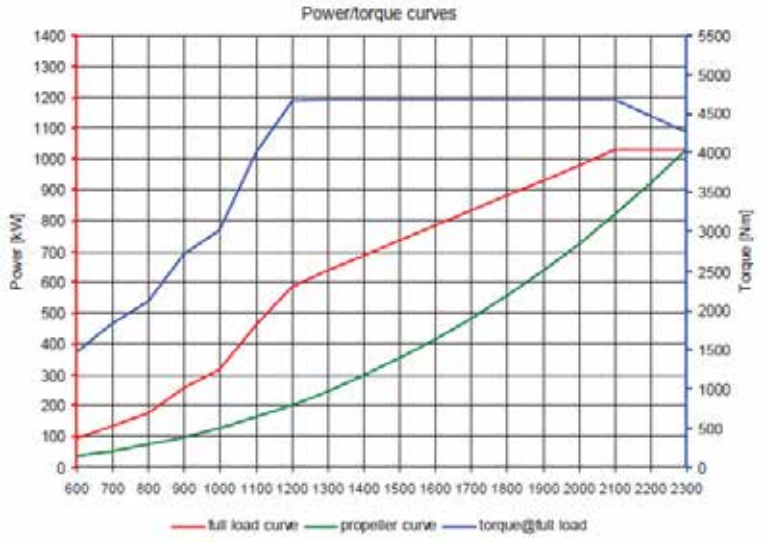
DIMENSIONI E PESO

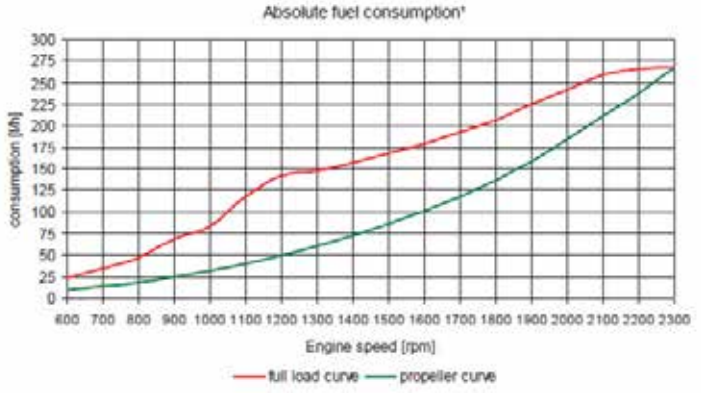


Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V12-1400





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12-1550

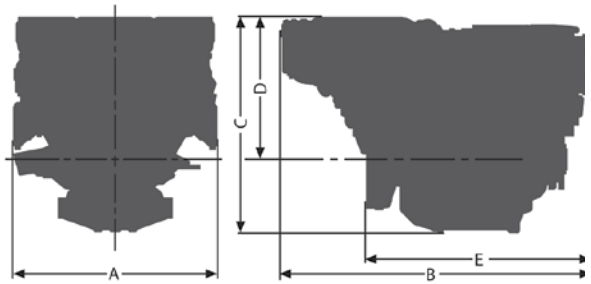


Potenza(kw/CV) 1140/**1550**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	5180
Consumo max. potenza	[lt/h]	296
Classificabile		-

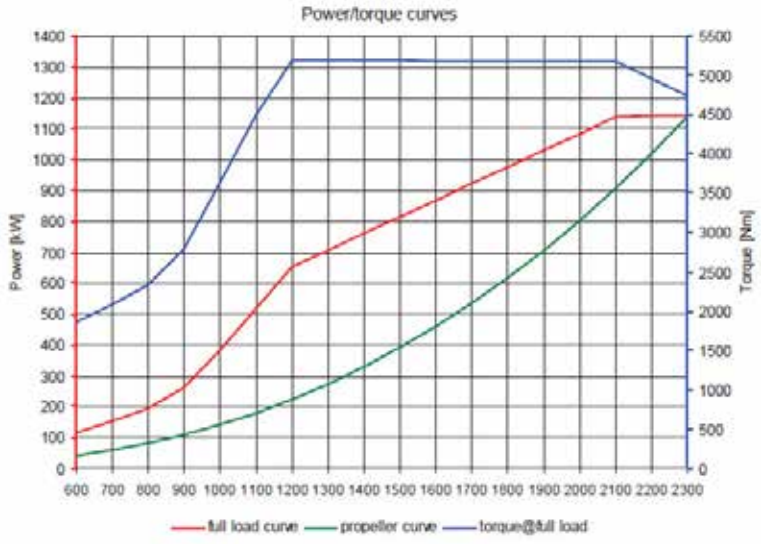
DIMENSIONI E PESO

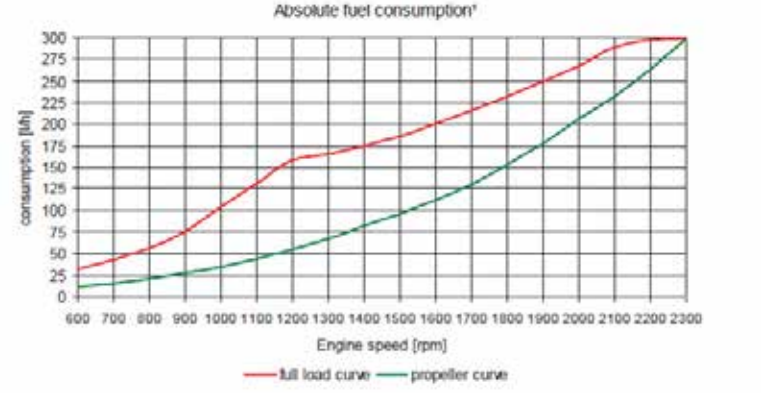


Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V12-1550





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12-1650

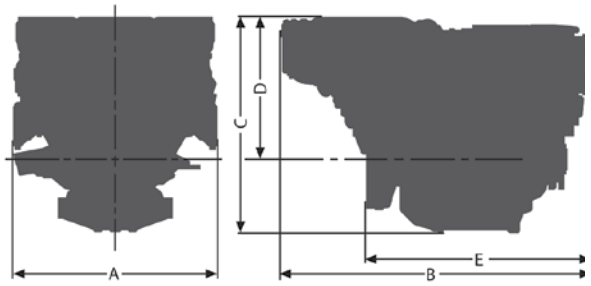


Potenza(kw/CV) 1213/**1650**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	5510
Consumo max. potenza	[lt/h]	315
Classificabile		si

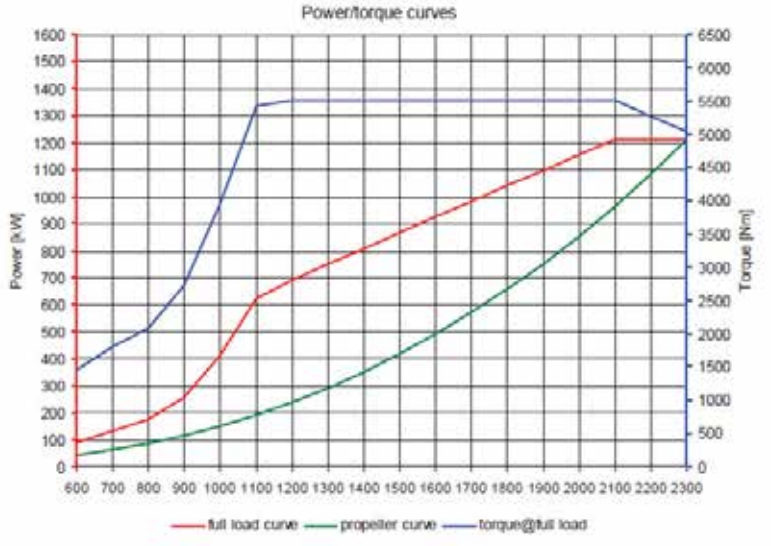
DIMENSIONI E PESO

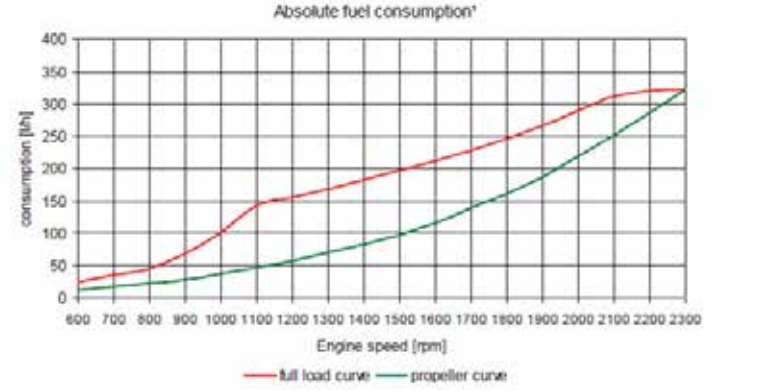


Dimensioni (mm) A=1153 B=2139 C=1272 D=808 E=1658 Peso=2365 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V12-1650





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12-1800

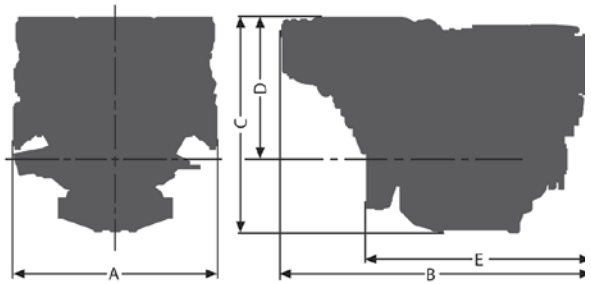


Potenza(kw/CV) 1324/**1800**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	6020
Consumo max. potenza	[lt/h]	335
Classificabile		si

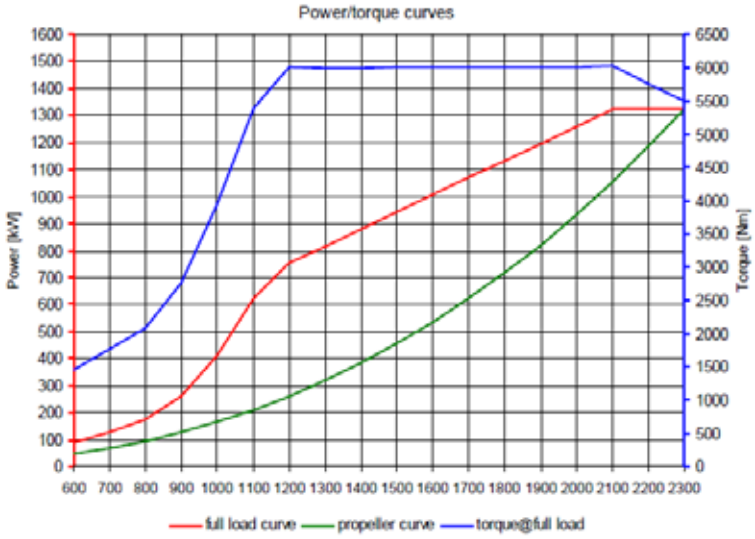
DIMENSIONI E PESO

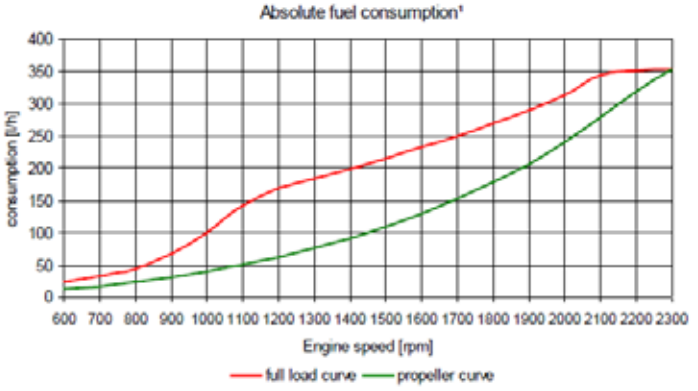


Dimensioni (mm) A=1153 B=2139 C=1272 D=808 E=1658 Peso=2365 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V12-1800





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12-1900

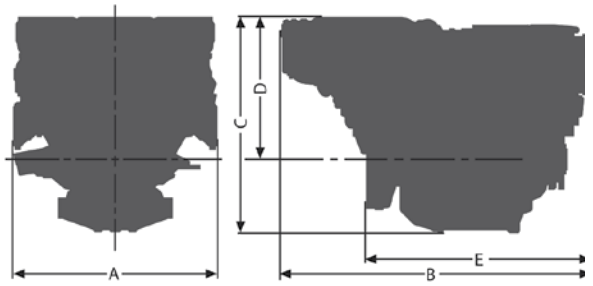


Potenza(kw/CV) 1397/**1900**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	6220
Consumo max. potenza	[lt/h]	373
Classificabile		-

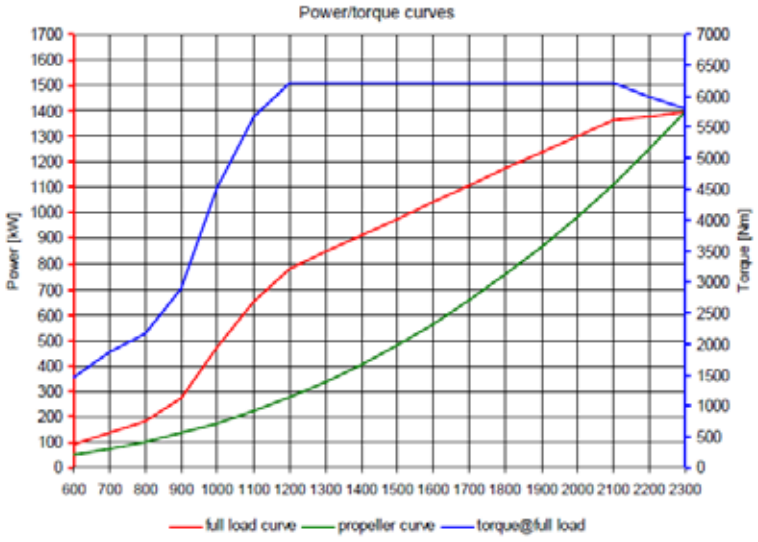
DIMENSIONI E PESO

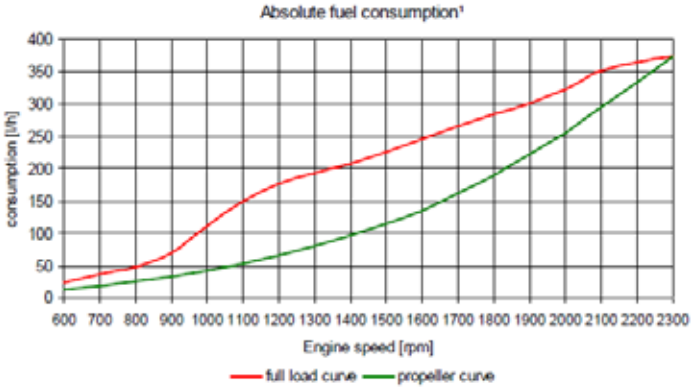


Dimensioni (mm) A=1153 B=2139 C=1272 D=808 E=1658 Peso=2380 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

ENGINE CURVES V12-1900





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12-2000

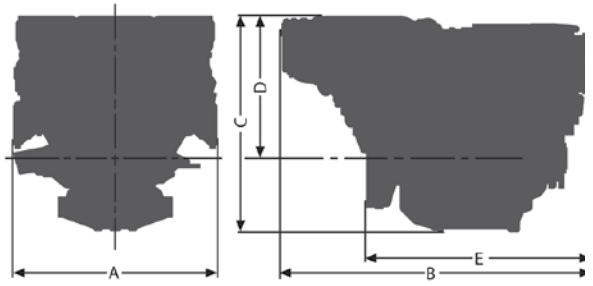


Potenza(kw/CV) 1471/**2000**	
Giri (min.$^{-1}$) 2300	

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC, EU Stage IIIA
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	6520
Consumo max. potenza	[lt/h]	401
Classificabile		-

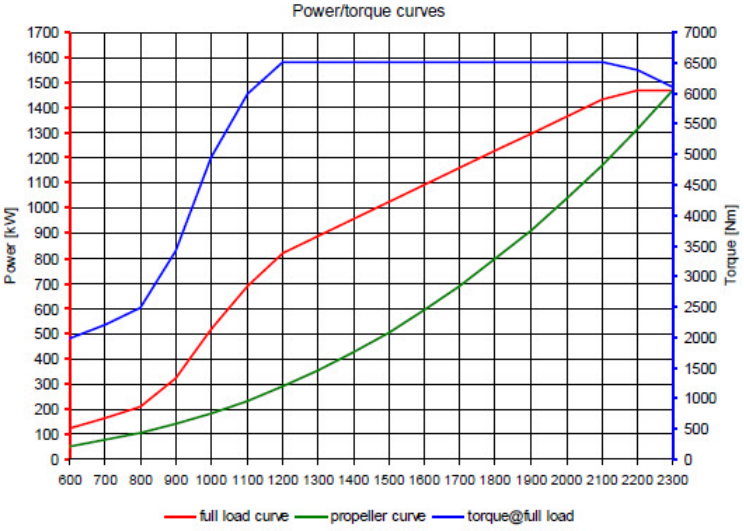
DIMENSIONI E PESO

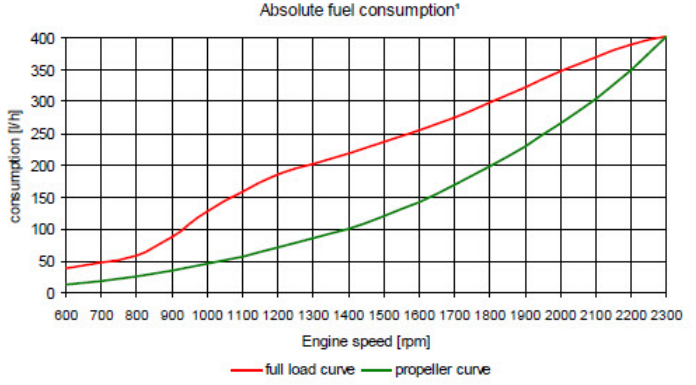


Dimensioni (mm) A=1153 B=2139 C=1272 D=808 E=1658 Peso=2420 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

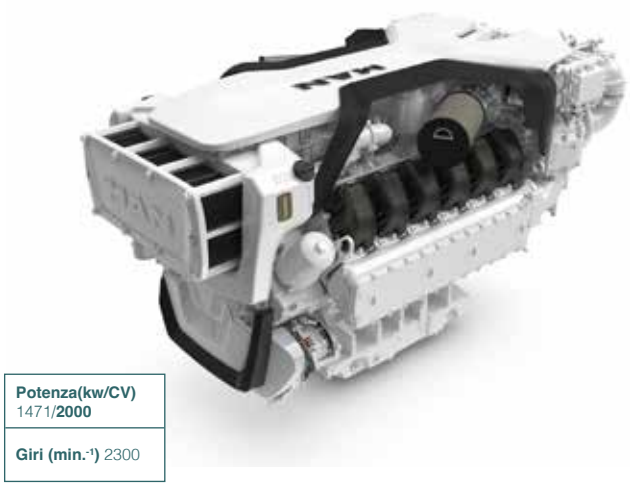
ENGINE CURVES V12-2000





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12X-2000

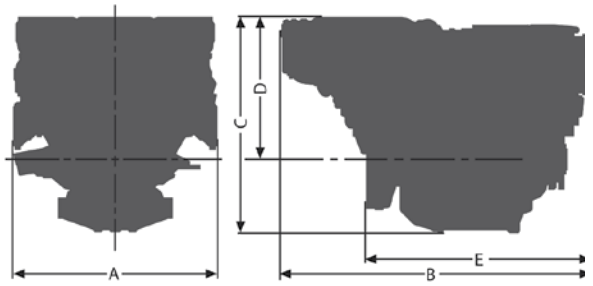


Potenza(kw/CV) 1471/**2000**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	29,62
Coppia massima	[Nm]	6689
Consumo max. potenza	[lt/h]	370
Classificabile		-

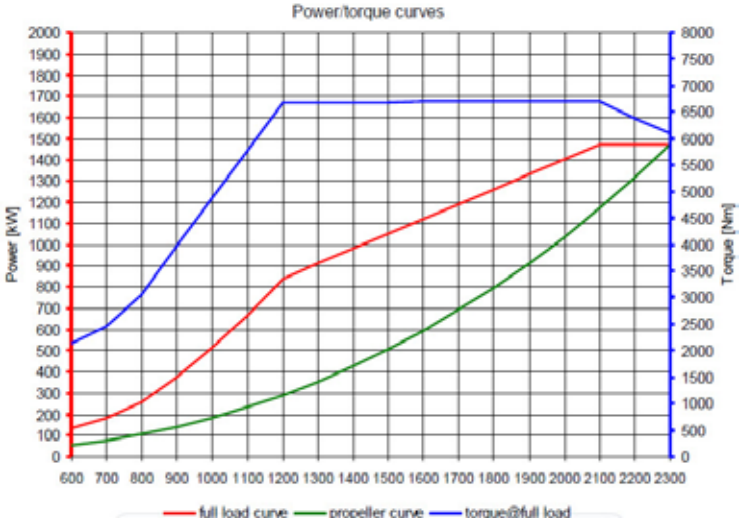
DIMENSIONI E PESO

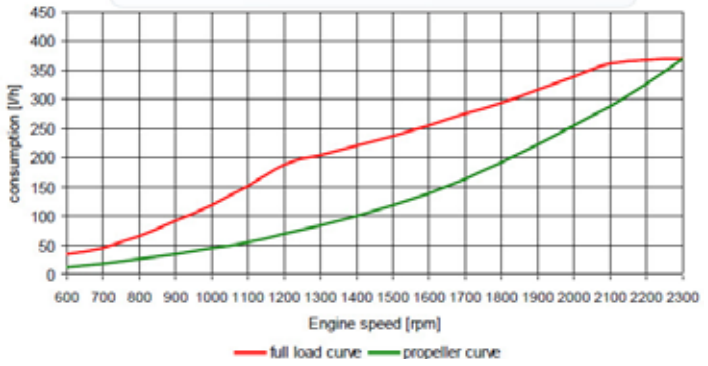


Dimensioni (mm) A=1157 B=2374 C=1328 D=863 E=1792 Peso=2700 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

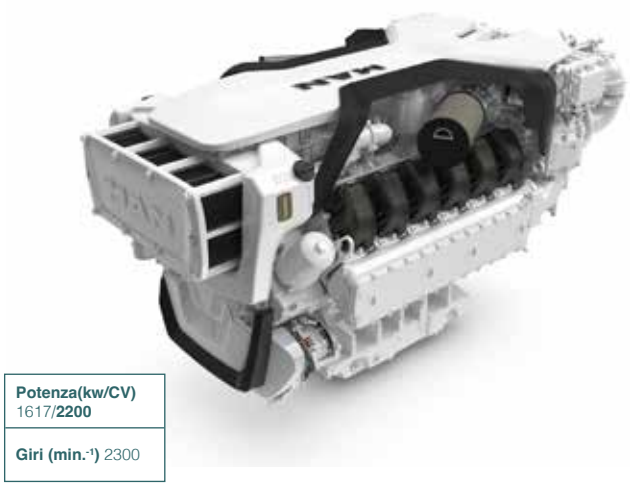
ENGINE CURVES V12X-2000





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN V12X-2200

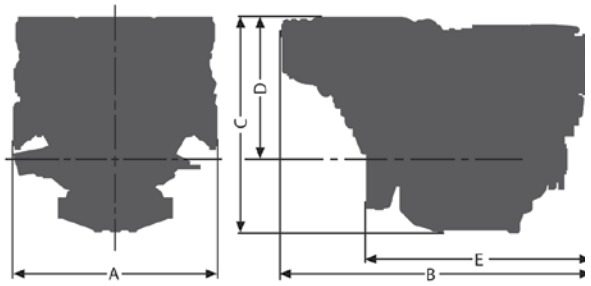


Potenza(kw/CV) 1617/**2200**
Giri (min.$^{-1}$) 2300

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	29,62
Coppia massima	[Nm]	7316
Consumo max. potenza	[lt/h]	412
Classificabile		-

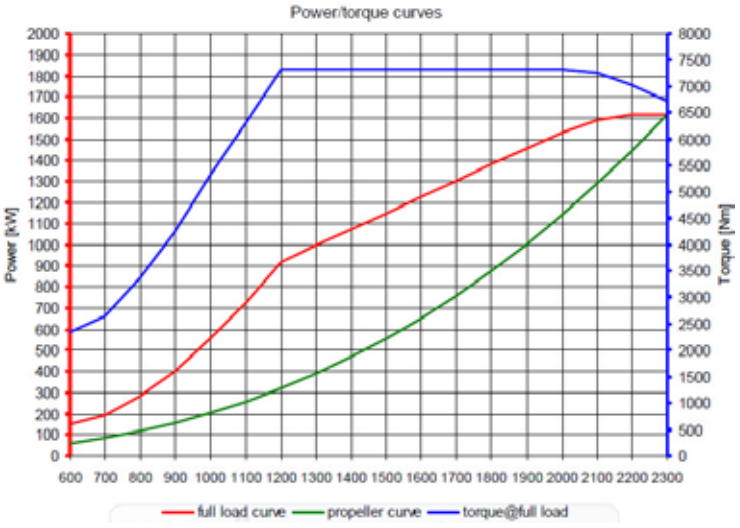
DIMENSIONI E PESO

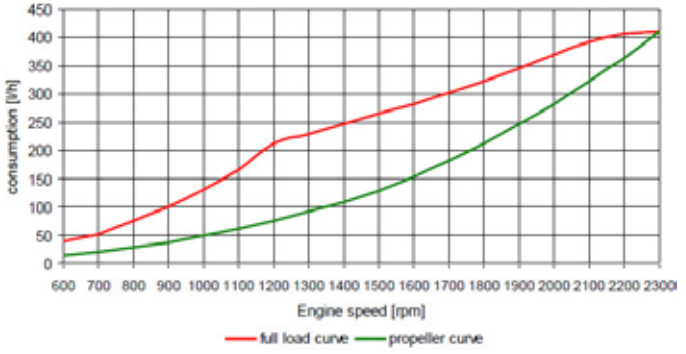


Dimensioni (mm) A=1157 B=2374 C=1328 D=863 E=1792 Peso=2700 Kg

VERSIONE LIGHT DUTY

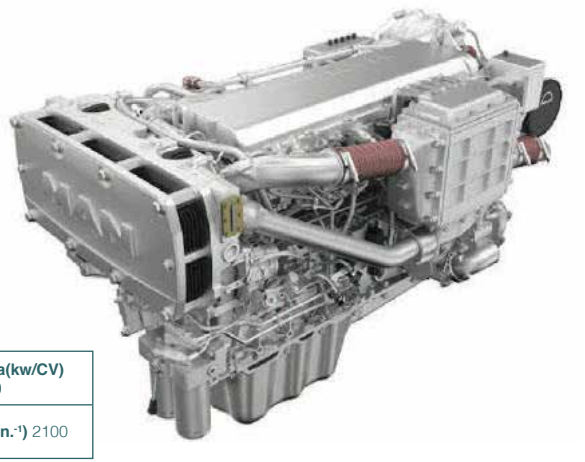
ENGINE CURVES V12X-2200





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,5
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2676 LE435

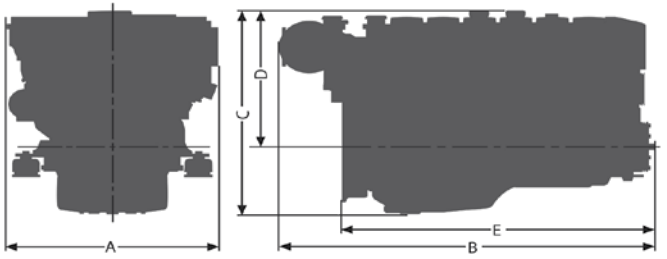


Potenza(kw/CV) 412/**560**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

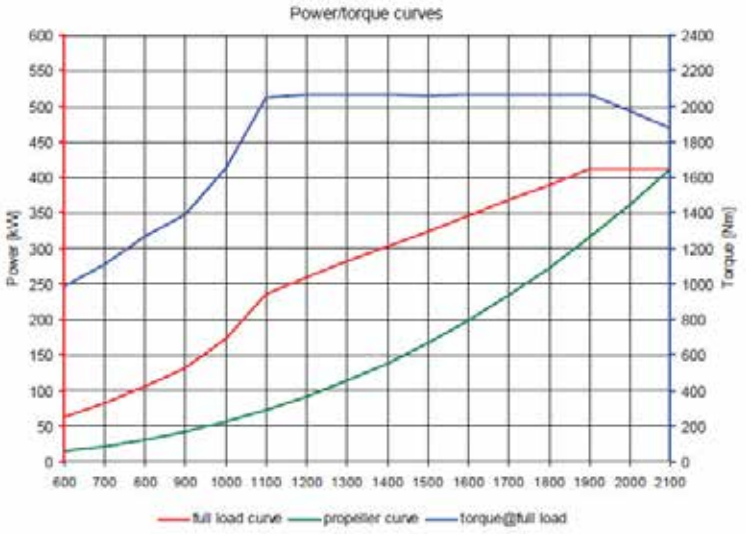
CARATTERISTICHE TECNICHE

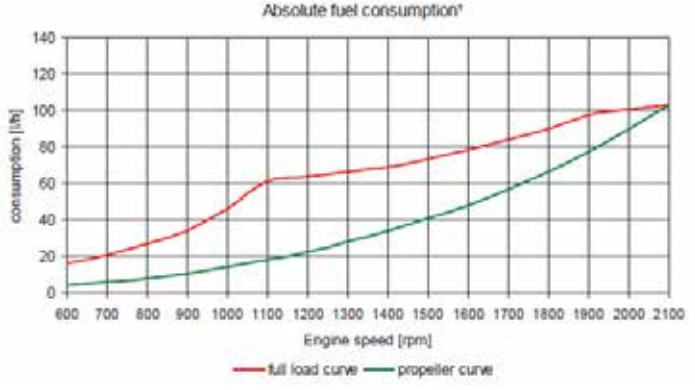
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, 97/68/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	2065
Consumo max. potenza	[lt/h]	105
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



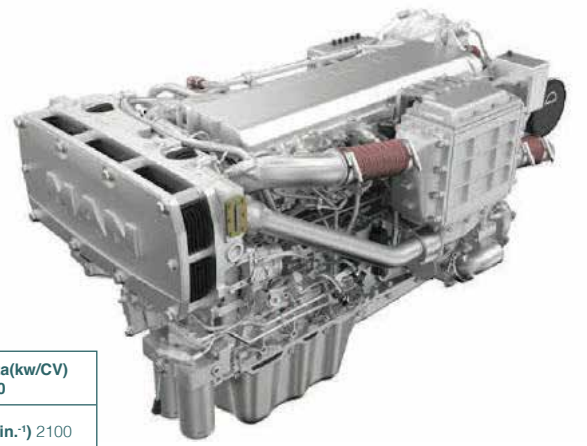
Dimensioni (mm) A=986 B=1796 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2676 LE425

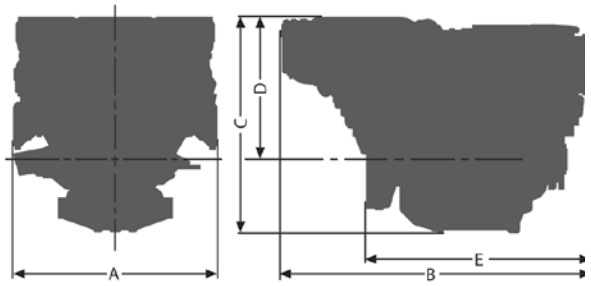


Potenza(kw/CV) 478/**650**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

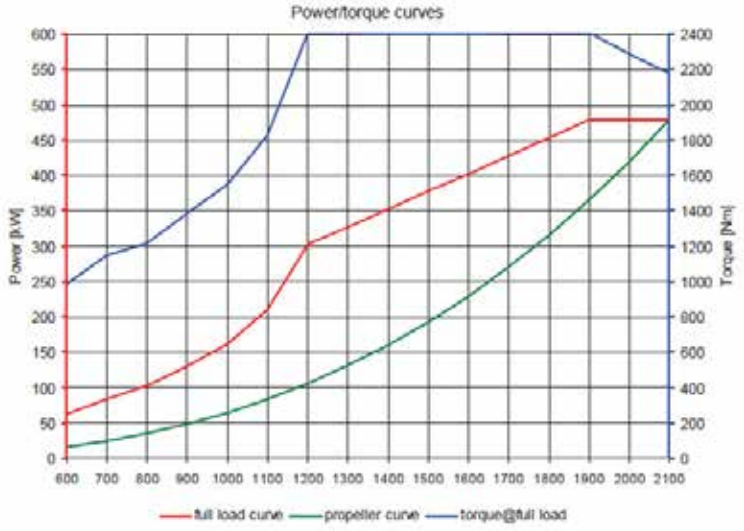
CARATTERISTICHE TECNICHE

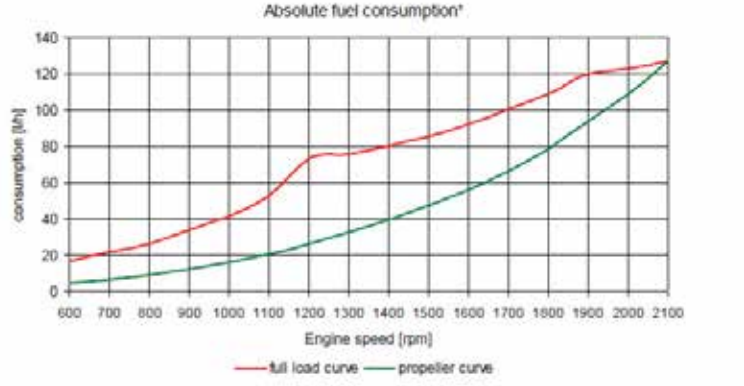
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 2) RCD 2013/53/EC 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	2402
Consumo max. potenza	[lt/h]	128
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=986 B=1795 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2868 LE425

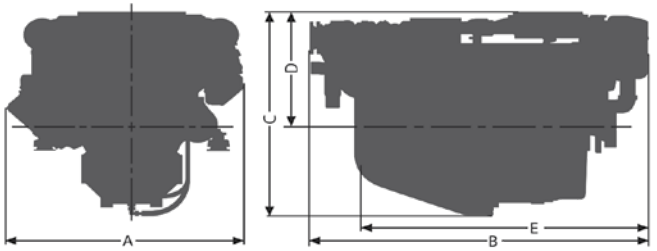


Potenza(kw/CV) 588/**800**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

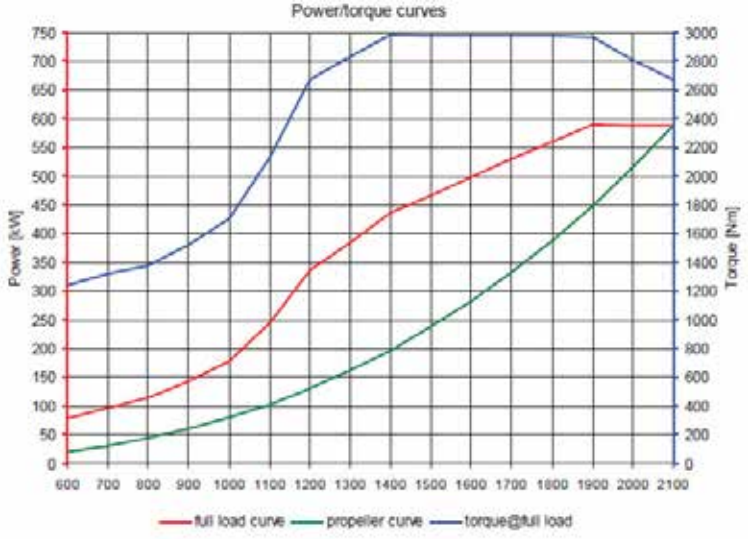
CARATTERISTICHE TECNICHE

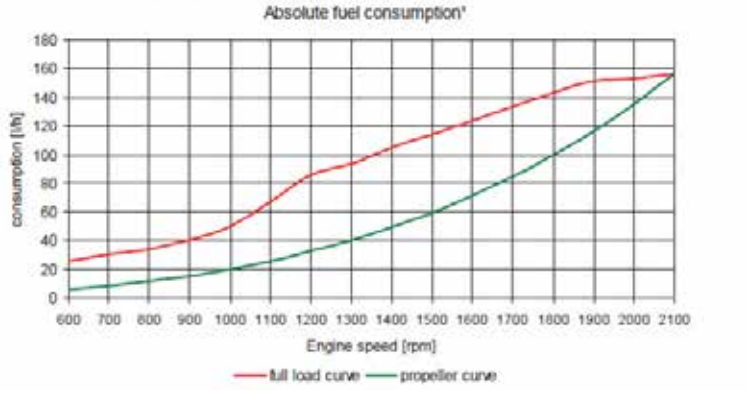
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	2980
Consumo max. potenza	[lt/h]	156
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=1745 C=1177 D=765 E=1243 Peso=1780 Kg





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2868 LE446

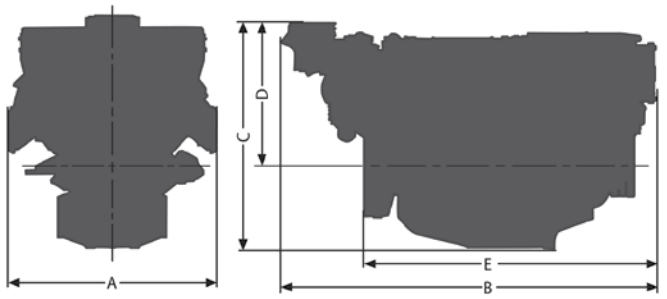


Potenza(kw/CV) 662/**900**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	3325
Consumo max. potenza	[lt/h]	169
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO

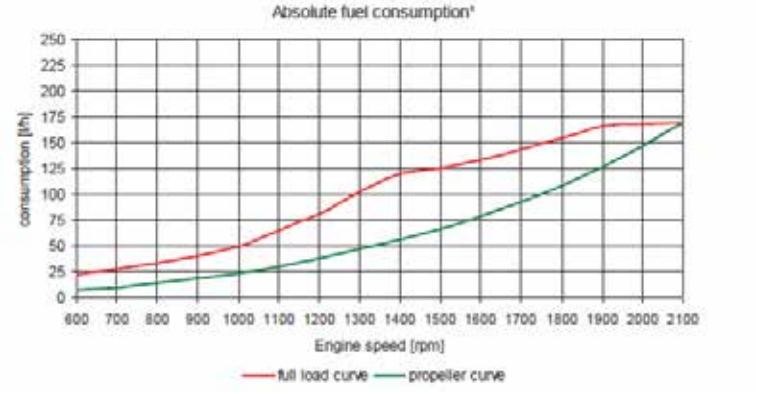


Dimensioni (mm) A=1153 B=1745 C=1177 D=765 E=1243 Peso=1780 Kg

VERSIONE MEDIUM DUTY

ENGINE CURVES D2868 LE443





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE425

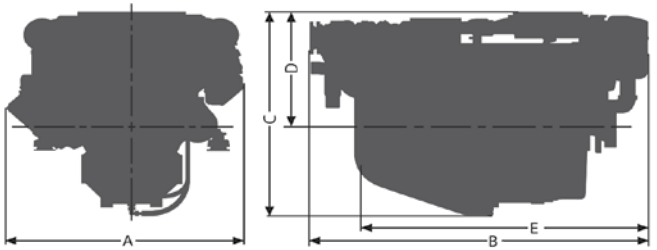


Potenza(kw/CV) 749/**1019**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	3770
Consumo max. potenza	[lt/h]	185
Classificabile		si

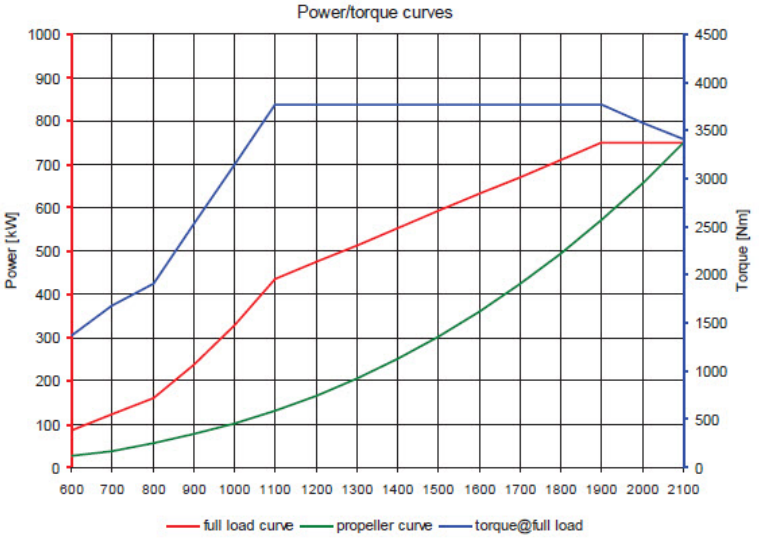
DIMENSIONI E PESO

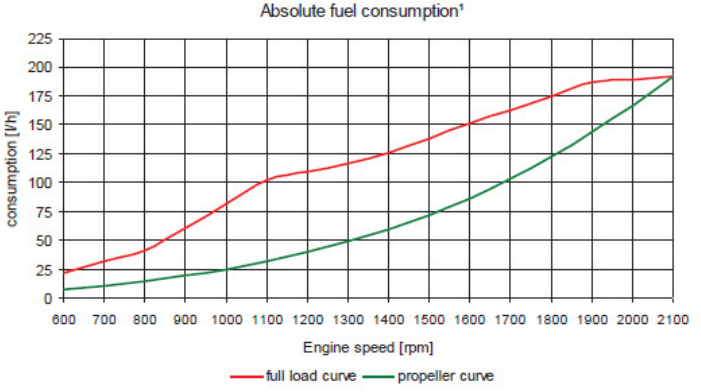


Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg

VERSIONE MEDIUM DUTY

ENGINE CURVES D2862 LE425





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE435

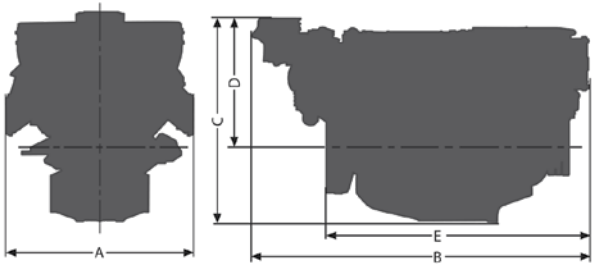


Potenza(kw/CV) 882/**1200**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

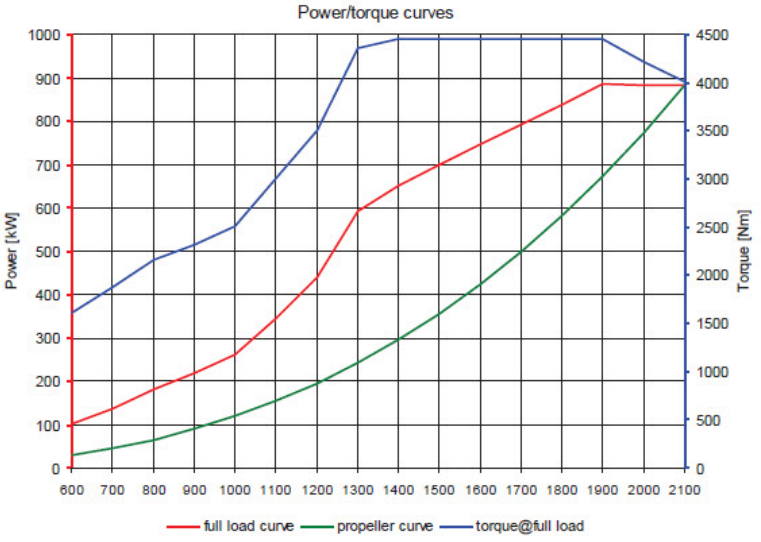
CARATTERISTICHE TECNICHE

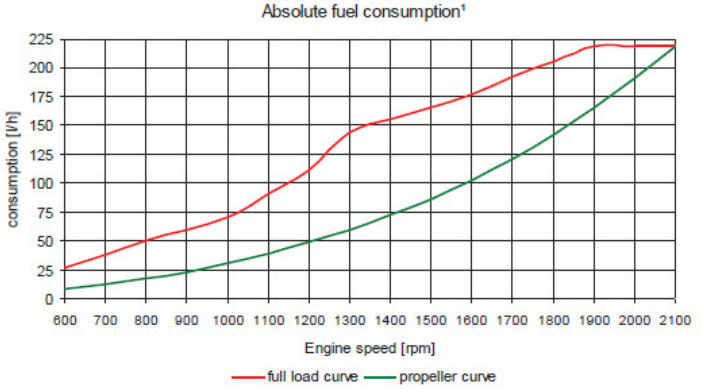
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	4450
Consumo max. potenza	[lt/h]	222
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE466

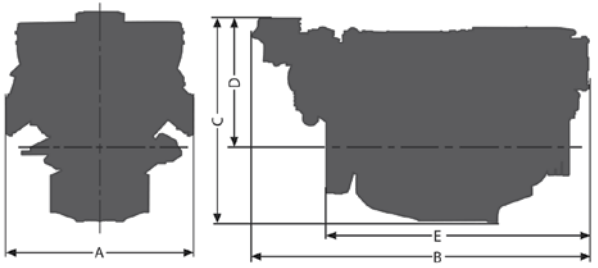


Potenza(kw/CV) 1029/**1400**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	5180
Consumo max. potenza	[lt/h]	256
Classificabile		si

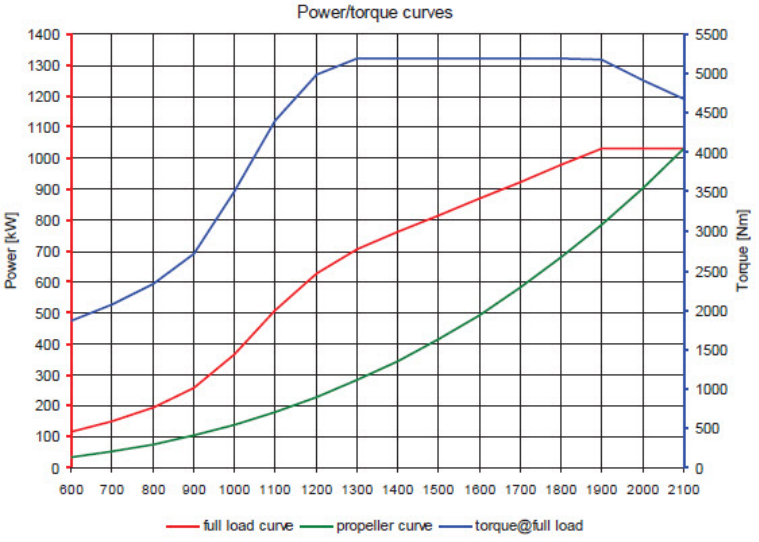
DIMENSIONI E PESO

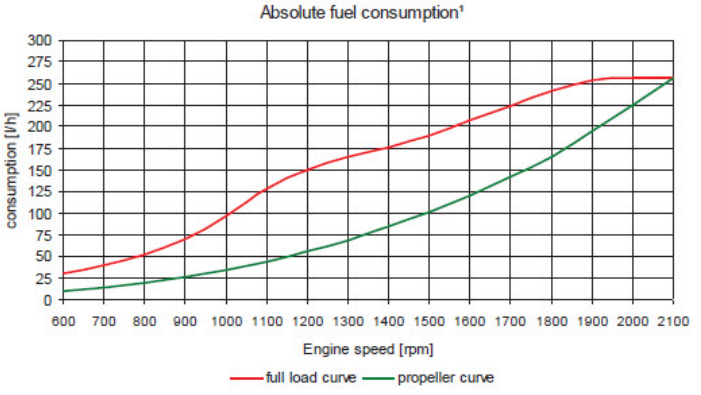


Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg

VERSIONE MEDIUM DUTY

ENGINE CURVES D2862 LE466





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE483

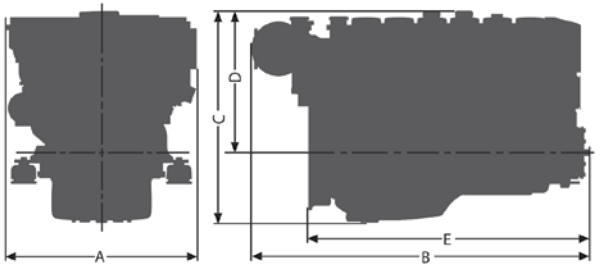


Potenza(kw/CV) 1066/**1450**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

CARATTERISTICHE TECNICHE

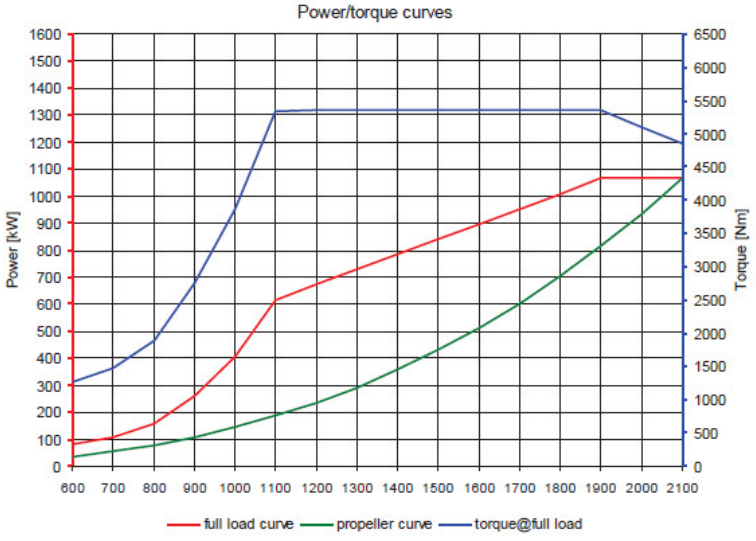
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,4
Coppia massima	[Nm]	5355
Consumo max. potenza	[lt/h]	265
Classificabile		si

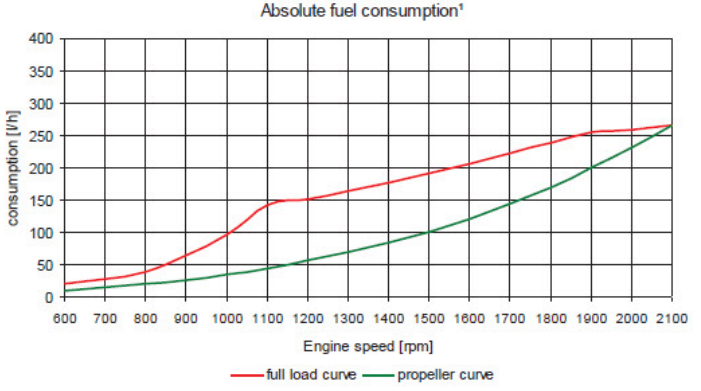
DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=2139 C=1272 D=808 E=1658 Peso=2365 Kg

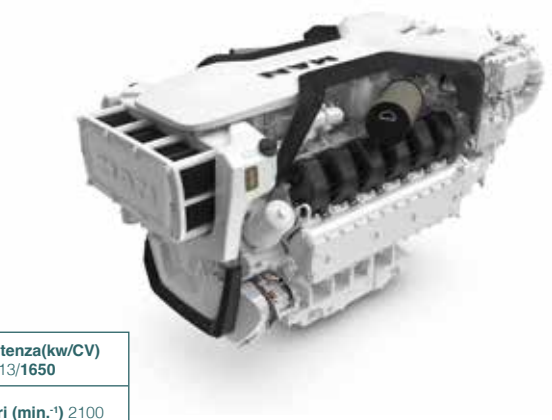
ENGINE CURVES D2862 LE483





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D3872 LE432

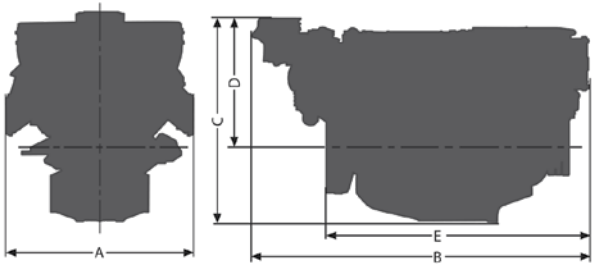


Potenza(kw/CV) 1213/**1650**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

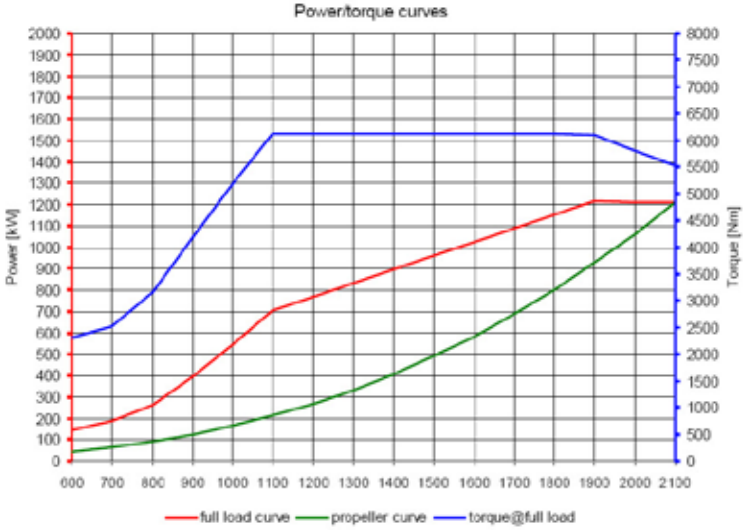
CARATTERISTICHE TECNICHE

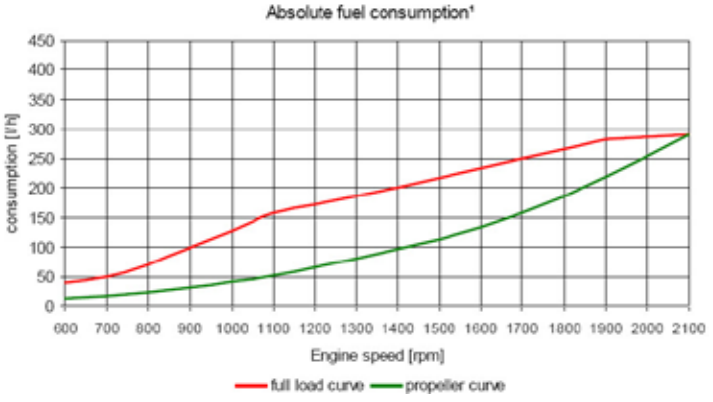
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC,
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	29,62
Coppia massima	[Nm]	6120
Consumo max. potenza	[lt/h]	290
Classificabile		-

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1157 B=2374 C=1328 D=863 E=1792 Peso=2700 Kg





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2676 LE484

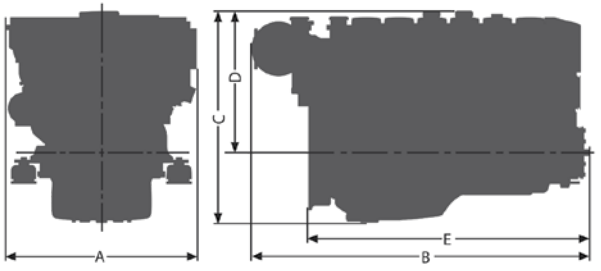


Potenza(kw/CV) 290/**394**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	1735
Consumo max. potenza	[lt/h]	72
Classificabile		si

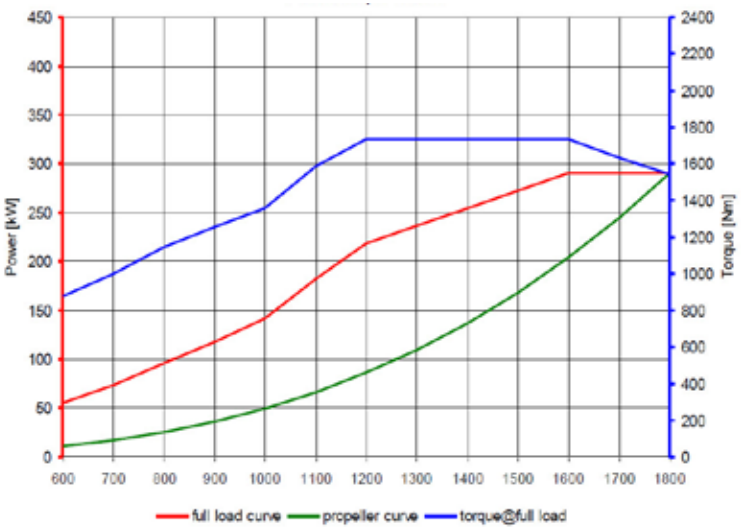
DIMENSIONI E PESO

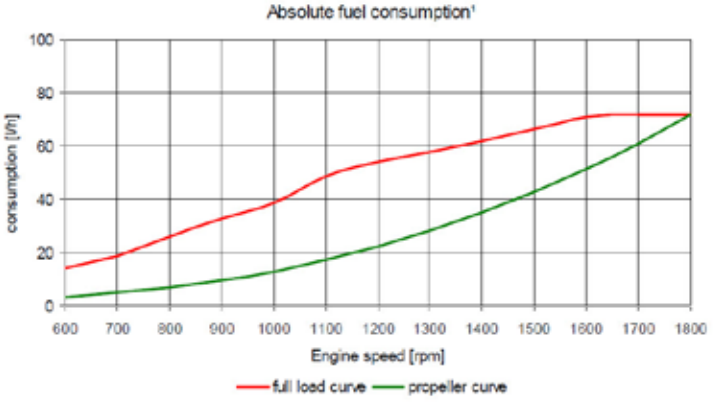


Dimensioni (mm) A=986 B=1795 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg

VERSIONE HEAVY DUTY

ENGINE CURVES D2676 LE484





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2676 LE494

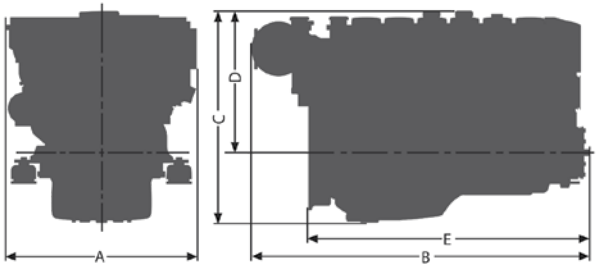


Potenza(kw/CV) 331/**450**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

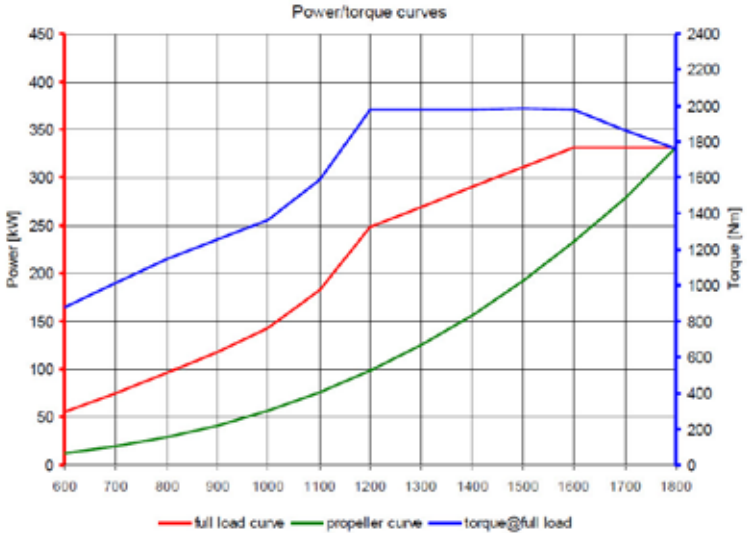
CARATTERISTICHE TECNICHE

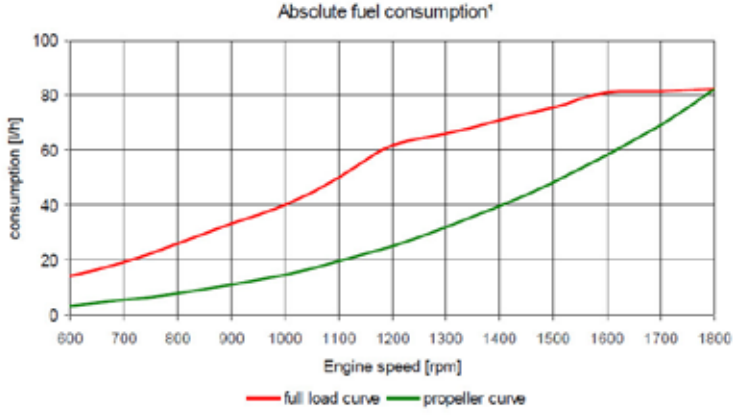
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	1980
Consumo max. potenza	[lt/h]	82
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=986 B=1795 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2676 LE474

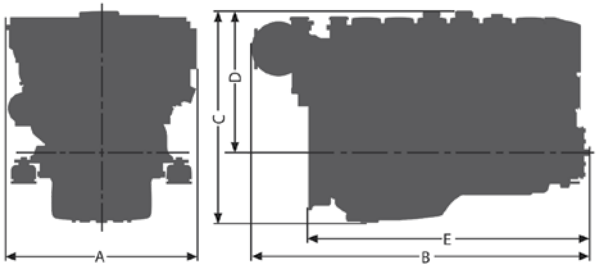


Potenza(kw/CV) 368/**500**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		6
Cilindrata totale	[lt]	12,42
Coppia massima	[Nm]	2205
Consumo max. potenza	[lt/h]	93
Classificabile		si

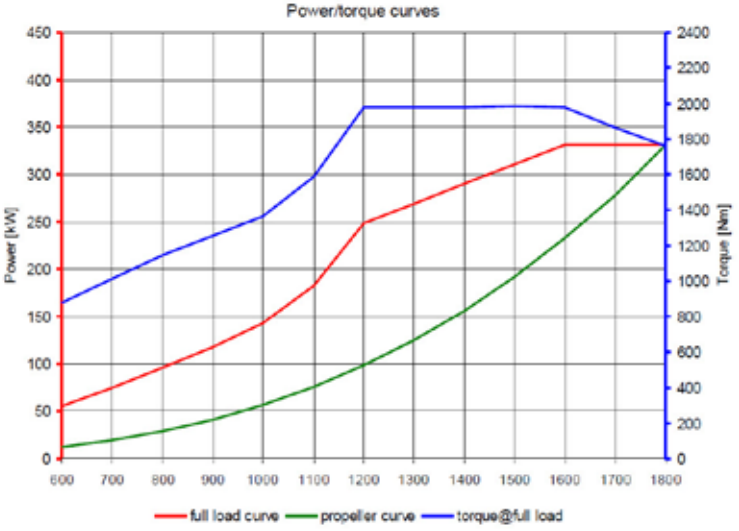
DIMENSIONI E PESO

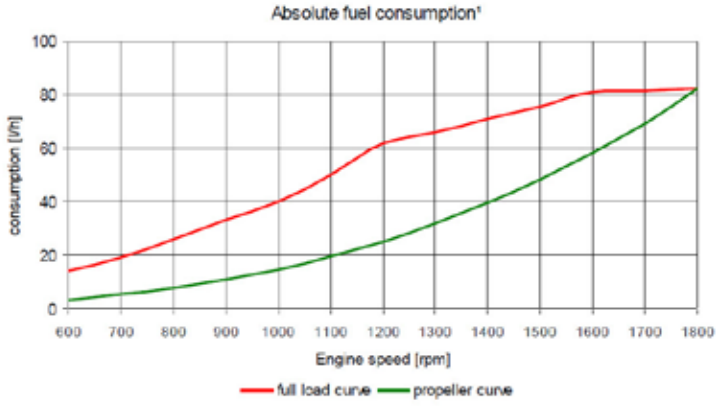


Dimensioni (mm) A=986 B=1795 C=1096 D=674 E=1527 Peso=1215 Kg

VERSIONE HEAVY DUTY

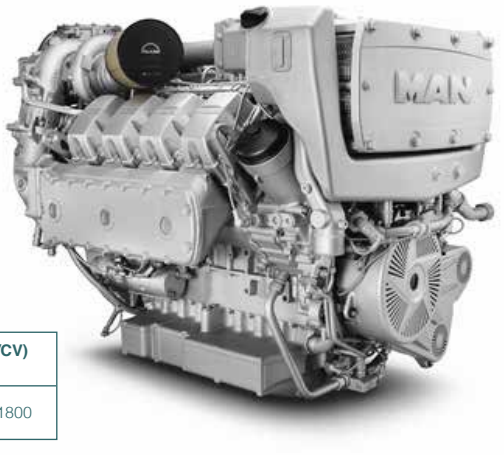
ENGINE CURVES D2676 LE474





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2868 LE431

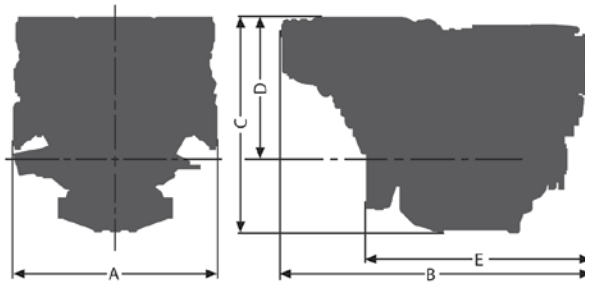


Potenza(kw/CV) 500/**680**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

CARATTERISTICHE TECNICHE

Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		8
Cilindrata totale	[lt]	16,16
Coppia massima	[Nm]	2985
Consumo max. potenza	[lt/h]	123
Classificabile		si

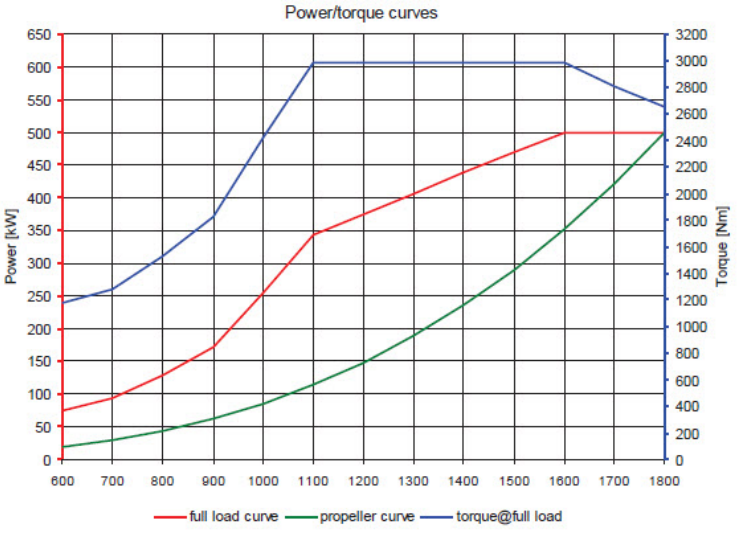
DIMENSIONI E PESO

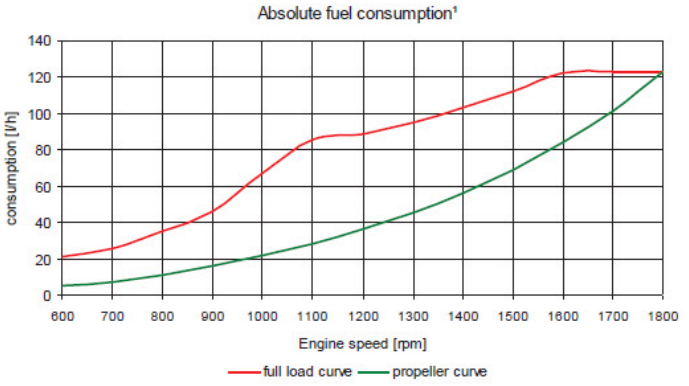


Dimensioni (mm) A=1153 B=1745 C=1177 D=765 E=1243 Peso=1780 Kg

VERSIONE HEAVY DUTY

ENGINE CURVES D2868 LE431





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 3 >
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE454

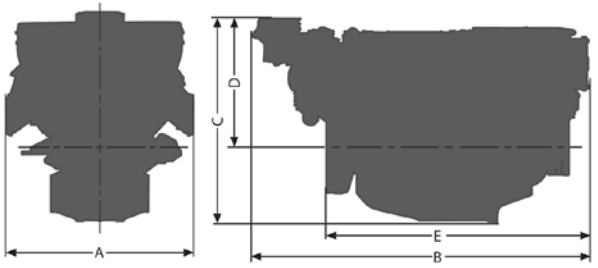


Potenza(kw/CV) 588/**800**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

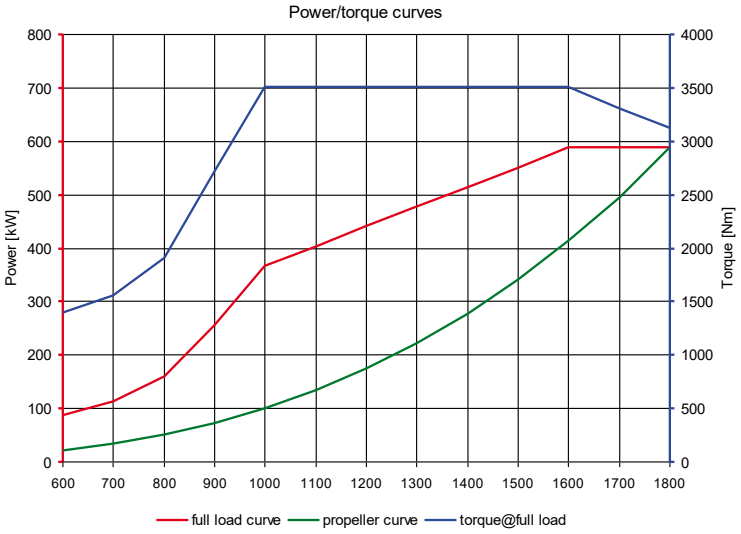
CARATTERISTICHE TECNICHE

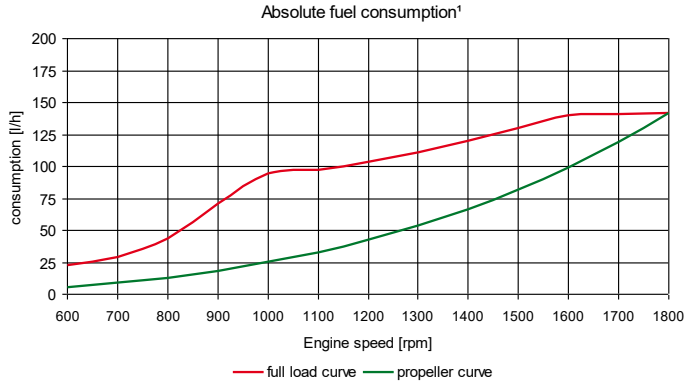
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3EU Stage RCD 2013/53/EC, IIIA
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	3310
Consumo max. potenza	[lt/h]	142
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 3 >
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE424

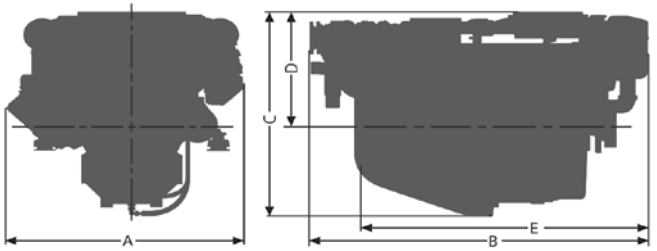


Potenza(kw/CV) 662/**900**
Giri (min.$^{-1}$) 2100

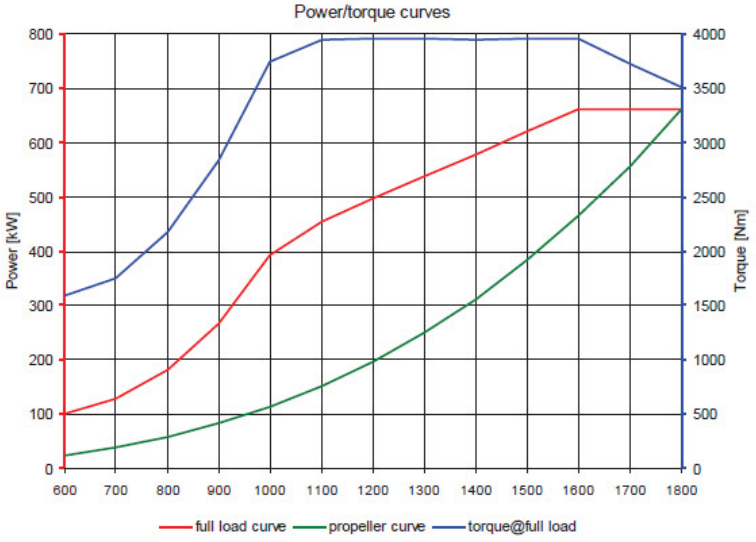
CARATTERISTICHE TECNICHE

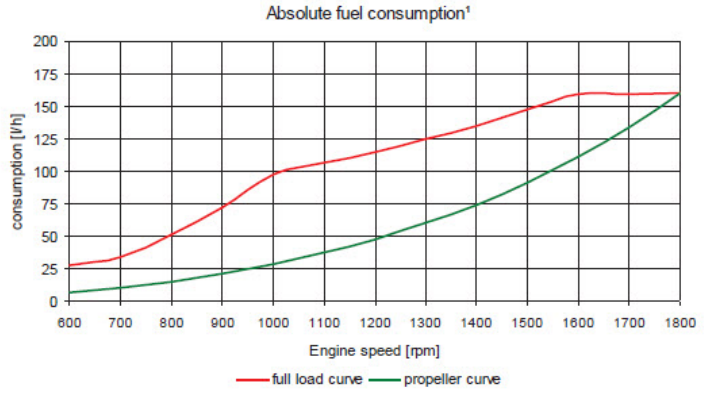
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	3950
Consumo max. potenza	[lt/h]	160
Classificabile		si

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 3 >
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D2862 LE444

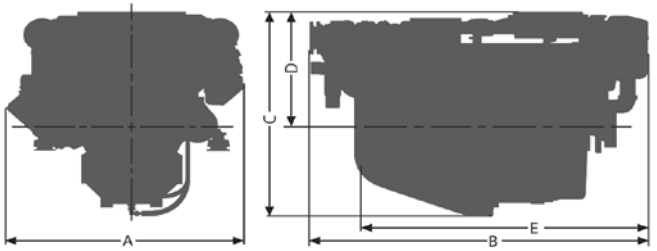


Potenza(kw/CV) 735/**1000**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

CARATTERISTICHE TECNICHE

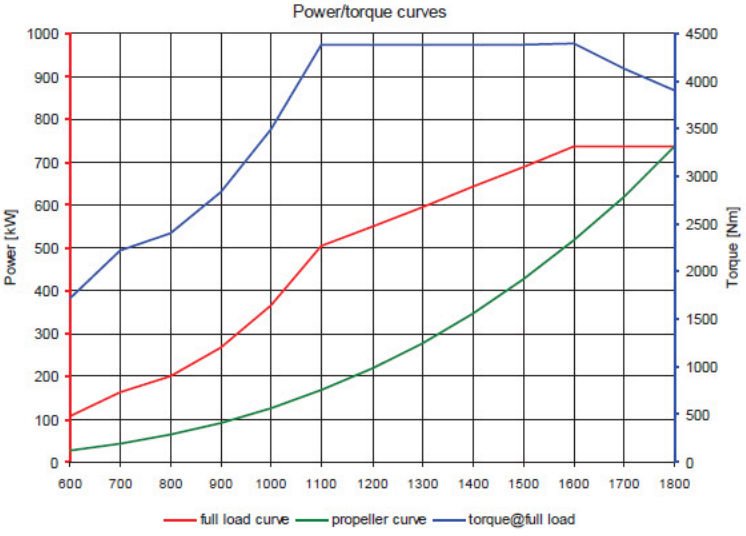
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC, 97/68/EC
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	24,24
Coppia massima	[Nm]	4380
Consumo max. potenza	[lt/h]	186
Classificabile		si

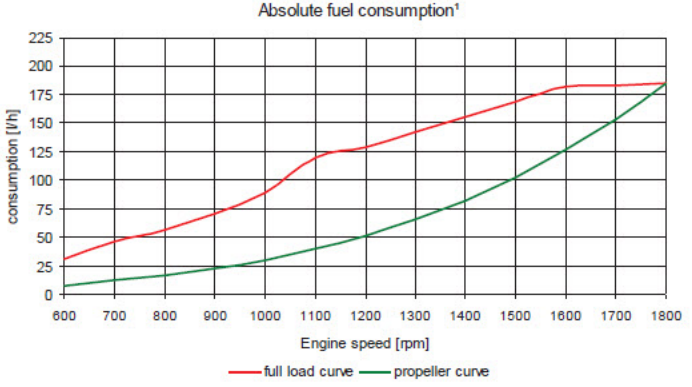
DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1153 B=2130 C=1230 D=765 E=1630 Peso=2270 Kg

ENGINE CURVES D2862 LE444





The rated power is based on reference
conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 3 >
Engine specifications are subjected to change without notice

MAN D3872 LE421

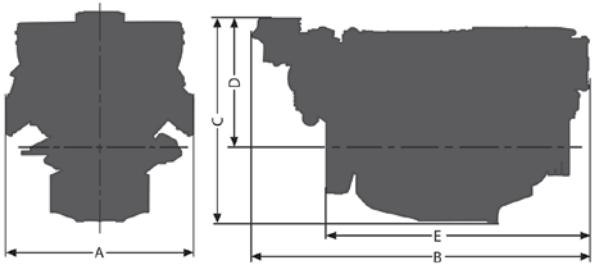


Potenza(kw/CV) 920/**1251**
Giri (min.$^{-1}$) 1800

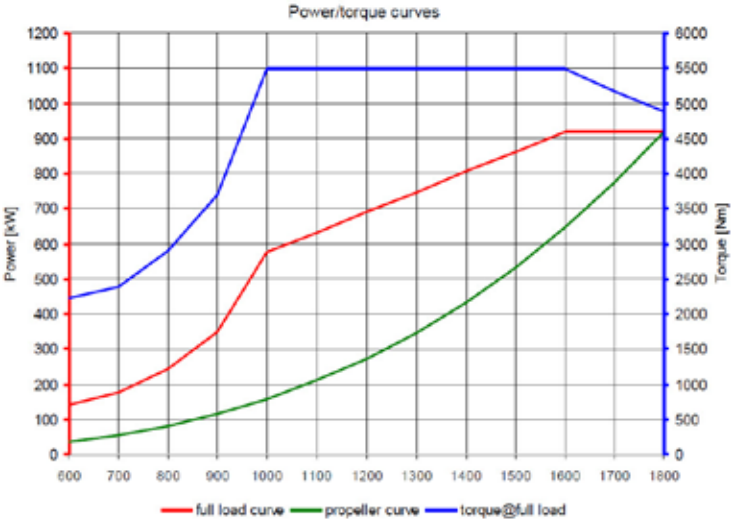
CARATTERISTICHE TECNICHE

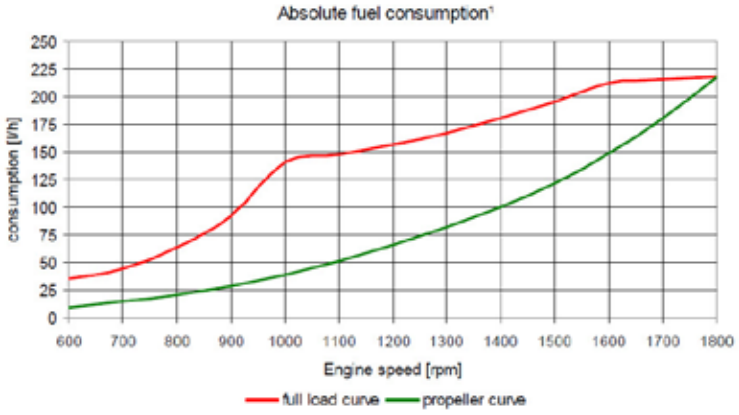
Tipo iniezione		Common Rail
Normativa emissioni		IMO Tier 2, EPA Tier 3 RCD 2013/53/EC,
Numero Cilindri		12
Cilindrata totale	[lt]	29,62
Coppia massima	[Nm]	5491
Consumo max. potenza	[lt/h]	218
Classificabile		-

DIMENSIONI E PESO



Dimensioni (mm) A=1117 B=2105 C=1294 D=829 E=1768 Peso=2500 Kg





The rated power is based on reference conditions according to DIN ISO 3046 - 1 (2002)
Exponent for propeller curve 2,7
Engine specifications are subjected to change without notice

LE NOSTRE SOLUZIONI IMO TIER III E STAGE V



TRATTAMENTO DEI GAS DI SCARICO PER ABBATTIMENTO NOX E PARTICOLATO

La flessibilità del sistema sfrutta ogni spazio libero, i singoli componenti del kit EGA e DPF possono essere posizionati in modo variabile consentendo un'ampia gamma di varianti d'installazione e progettazione della sala macchine.
Grazie ai nostri sistemi di after-treatment i nostri motori sono in accordo con le più restrittive emissioni IMO TIER III e STAGE V.



IMO TIER III - STAGE V

Modello	Kw	hp	RPM	Rating
D2862LE48B	1066	1450	2100	Medium Duty
D2862LE43B	882	1200	2100	Medium Duty
D2862LE44A	735	1000	1800	Heavy Duty
D2862LE43A	551	749	1800	Heavy Duty
D2676LE43B	412	560	2100	Medium Duty
D2676LE47A	368	500	1800	Heavy Duty
IMO TIER III				
D2862LE499	1471	2001	2300	Light Duty
D2862LE479	1397	1900	2300	Light Duty
D2862LE439	1324	1801	2300	Light Duty
D2862LE459	1213	1650	2300	Light Duty
D2862LE429	1140	1550	2300	Light Duty
D2862LE489	1066	1450	2100	Medium Duty
D2862LE458	1066	1450	2100	Medium Duty-DF
D2862LE469	974	1325	2100	Medium Duty
D2862LE438	882	1200	2100	Medium Duty
D2862LE448	749	1019	2100	Medium Duty-DF
D2862LE428	749	1019	2100	Medium Duty
D2862LE447	735	1000	1800	Heavy Duty
D2862LE427	662	900	1800	Heavy Duty
D2862LE437	551	749	1800	Heavy Duty
D2868LE469	956	1300	2300	Light Duty
D2868LE439	882	1200	2300	Light Duty
D2868LE459	824	1120	2300	Light Duty
D2868LE429	735	1000	2300	Light Duty
D2868LE449	662	900	2100	Medium Duty
D2868LE428	588	800	2100	Medium Duty
D2868LE437	500	680	1800	Heavy Duty
D2676LE428	441	600	2100	Medium Duty
D2676LE438	412	560	2100	Medium Duty
D2676LE477	368	500	1800	Heavy Duty
D2676LE497	331	450	1800	Heavy Duty
D2676LE487	290	394	1800	Heavy Duty
D2676LE457	221	301	1800	Heavy Duty

DEF (DIESEL EXHAUST FLUID) ADBLUE

AdBlue®

Altamente puro rappresentando il 32,5% di urea in soluzione d'acqua
E' iniettato direttamente nel sistema gas di scarico per ridurre il nitrito d'ossido reagisce con il nitrito d'ossido all'interno del catalizzatore per scindersi in azoto e acqua
E' in uso dal 2007 per veicoli commerciali ed auto trasporto persone
Non è composto da sostanze pericolose
E' lavabile ad acqua
consumo medio corrisponde a ca. il 5 % del consumo di combustibile.

MAN DUAL FUEL





MODALITÀ DIESEL

Il motore viene avviato e funziona solo con gasolio. In modalità diesel, il funzionamento, il consumo di carburante e tutte le altre caratteristiche corrispondono esattamente al MAN D2862 LE428 con le stesse prestazioni.
Il sistema modulare MAN SCR riduce gli ossidi di azoto nel gas di scarico mediante l'efficace post-trattamento dello stesso, affinchè i valori limite siano conformi alla IMO Tier III.

MODALITÀ DUAL FUEL

In una sorta di pre-trattamento, una quantità di idrogeno misurata con precisione viene aggiunta all'aria di sovralimentazione. Questa miscela di aria e idrogeno viene quindi innescata nella camera di combustione dei cilindri utilizzando il gasolio iniettato. A seconda del punto di operatività del motore, è richiesta solo una quantità molto ridotta di gasolio. Per questo motivo in modalità dual fuel viene emessa nel gas di scarico una quantità notevolmente inferiore di CO_2.
Con un tipico carico collettivo giornaliero di una barca da lavoro, si prevedono emissioni di CO_2 inferiori di circa il 50%.
Anche le emissioni di ossido di azoto e particolato si possono ridurre. Di conseguenza, l'operatore beneficia anche di minori consumi di AdBlue®, l'agente riduttore per la reazione dell' SCR nel post-trattamento dei gas di scarico.
In caso di problemi nel circuito a idrogeno o di un rifornimento di idrogeno esausto, è possibile
tornare alla modalità diesel in qualsiasi momento. Questo assicura un funzionamento continuo con le consuete affidabilità ed economia di un motore marino MAN.
Indipendentemente dalla modalità operativa, i valori limite sono rispettati secondo la IMO Tier III.

Tutti i componenti che trasportano idrogeno sono a doppia parete. Attraverso il Sistema di monitoraggio dell'idrogeno, le potenziali perdite saranno immediatamente rilevate.
Il sistema di sfiato evacuerà la perdita di idrogeno in sicurezza e il rifornimento di idrogeno al motore verrà interrotto immediatamente. il motore tornerà in sicurezza alla modalità diesel, continuando a fornire energia.

MARINE AUXILIARY GENSETS

MOTORI MAN PER GRUPPI ELETTROGENI DI BORDO D2676

Modello	KW	HP	Giri/1'	Emissioni	Dimensioni (LxWxH)	Peso
LE332	190	258	1500	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE 332	220	299	1800	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE322	280	381	1500	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE322	330	449	1800	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE328	295	401	1500	Stage V	1763X983X1103mm	1251 kg
LE328	295	401	1800	IMOIII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE327	360	490	1500	IMOIII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE327	410	558	1800	IMOIII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE321	375	510	1500	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE321	445	605	1800	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE323*	375	510	1500	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg
LE323*	445	605	1800	IMOII	1763X983X1103mm	1251 kg



MOTORI MAN PER GRUPPI ELETTROGENI DI BORDO D2862

Modello	KW	HP	Giri/1'	Emissioni	Dimensioni (LxWxH)	Peso
LE 322	600	816	1500	IMOII	2119X1273X1305mm	2280 kg
LE322	700	952	1800	IMOII	2119X1273X1305mm	2280 kg
LE325	600	816	1500	IMOII3A	2119X1273X1305mm	2280 kg
LE325	700	952	1800	IMOII3A	2119X1273X1305mm	2280 kg
LE328	600	816	1500	IMOIII	2023X1151X1281mm	2280 kg
LE328	700	952	1800	IMOIII	2023X1151X1281mm	2280 kg
LE321	700	952	1500	IMOII	2129X1273X1282mm	2280 kg
LE321	800	1088	1800	IMOII	2129X1273X1282mm	2280 kg
LE324	700	952	1500	IMOII3A	2129X1273X1282mm	2280 kg
LE324	800	1088	1800	IMOII3A	2129X1273X1282mm	2280 kg
LE327	700	952	1500	IMOIII	2003X1151X1268mm	2280 kg
LE327	800	1088	1800	IMOIII	2003X1151X1268mm	2280 kg
LE323*	700	952	1500	IMOII	2129X1273X1282mm	2280 kg
LE323*	800	1088	1800	IMOII	2129X1273X1282mm	2280 kg

*emergenza

MOTORI MAN PER GRUPPI ELETTROGENI DI BORDO E3262 LNG

Modello	KW	HP	Giri/1'	Emissioni	Dimensioni (LxWxH)	Peso
LE 201	500	680	1500	IMOIII	1870X1260X1365mm	1849 kg
LE 201	580	789	1800	IMOIII	1870X1260X1365mm	1849 kg

ESTENSIONI DI GARANZIA MAN GSP E WP

La garanzia estesa MAN protegge da costi di riparazione imprevisti per tutti i componenti della sala macchine marchiati MAN.
Sia la GSP, sia la Work Plus sono trasferibili, pertanto conferiscono all'armatore la sicurezza e la consapevolezza che sta proteggendo il suo investimento e allo stesso tempo sta massimizzando il suo valore di rivendita.

I VANTAGGI IN BREVE:

COPERTURA DI TUTTI I COMPONENTI DELLA SALA MACCHINE CON MARCHIO MAN

TRANQUILLITÀ OLTRE LA GARANZIA STANDARD

PROTEGGE L'INVESTIMENTO DA COSTI DI RIPARAZIONE NON PIANIFICATI

AUMENTA IL VALORE DI RIVENDITA

TRASFERIBILE AI PROPRIETARI SUCCESSIVI

ADATTABILE AD OGNI ESIGENZA E STILE DI VITA

TUTTA LA MANUTENZIONE VIENE ESEGUITA DA UN CENTRO DI ASSISTENZA AUTORIZZATO MAN

VENGONO UTILIZZATI SOLO RICAMBI ORIGINALI MAN

MAN GOLD STANDARD PREMIUM

L'estensione di garanzia MAN GSP, attivabile per gli Yachts in possesso del certificato MAN GOLD STANDARD, estende il periodo di garanzia dei motori a 5 anni, scegliendo tra 2.500 e 4.000 ore massime di funzionamento all'interno dei 5 anni di protezione. Nella tabella seguente sono indicati i motori per i quali può essere attivata la GSP:

ENGINE TYPE	for 2,500 operating hours	for 2,500 operating hours	for 4,500 operating hours
I6-730 /800	+ 1 year extended warranty	+ 3 year extended warranty	+ 3 year extended warranty
I6-850			
V8 -1000/1200			
V8 -1300			
V12 -1400/1550			
V12 - 1650/1800/1900			
V12 - 2000			
V12X - 2200			

MAN WORK PLUS

Con l'estensione di garanzia MAN Work Plus la garanzia di 12 mesi sui motori MAN per applicazioni commerciali può essere estesa per altri 12 o 24 mesi. Il programma include la stessa copertura della garanzia standard del primo anno. Massimizza i tempi di attività e minimizza i costi di riparazione inaspettati.

ENGINE TYPE	OPERATION
D2676	light/medium/heavy duty[1]
D2868	
D2862	
D3872	

1) applies only to engines in commercial use




surface drive
TOPSYSTEM
by TONISSIMARINE



RANIERI TONISSI È DISTRIBUTORE IN EUROPA DELLE TRASMISSIONI DI SUPERFICIE TOP SYSTEM

Top System è un sistema di trasmissioni di superficie ad assetto e direzione variabile.
Il sistema Top System Surface drive è adatto per imbarcazioni a motore plananti ad alte prestazioni con un range di prestazioni finora ineguagliato che va da 300 fino a 4000 hp.

SPECIFICHE TECNICHE

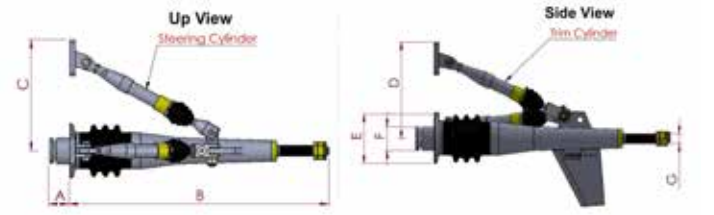
MODELLO	MAX TORQUE INPUT NM PLEASURE	MAX TORQUE INPUT NM DUTY
TS 4	1.400	1.000
TS 5	2.000	1.500
TS 5.5	2.800	2.100
TS 6.5	4.300	3.100
TS 7	4.400	3.300
TS 7.5	7.300	5.500
TS 8	11.000	7.000
TS 8.5	13.000	9.750
TS 9	15.000	11.250
TS 9.5	17.000	12.750
TS 10	20.500	15.300
TS 11	23.000	17.250
TS 12	30.000	22.500

MODELLO	A	B	C	D	E	F	G
TS 4	80 mm	1000 mm	330 mm	410 mm	Ø 210mm	Ø 100mm	Z19
TS 5	172 mm	1175 mm	336 mm	496 mm	Ø 270mm	Ø 132mm	Z25
TS 5.5	172 mm	1220 mm	550 mm	600 mm	Ø 270mm	Ø 132mm	Z31
TS 6.5	175 mm	1340 mm	570 mm	580 mm	Ø 270mm	Ø 170mm	Z36
TS 7	170 mm	1340 mm	570 mm	580 mm	Ø 270mm	Ø 170mm	Z36
TS 7.5	170 mm	1600 mm	772 mm	675 mm	Ø 330mm	Ø 170mm	Z36
TS 8	175 mm	1645 mm	830 mm	795 mm	Ø 350mm	Ø 196mm	Z33
TS 9	230,5 mm	1762 mm	830 mm	810 mm	Ø 400mm	Ø 210mm	Z34
TS 9.5	233 mm	2065 mm	830 mm	970 mm	Ø 400mm	Ø 250mm	Z32
TS 10	403 mm	2070 mm	850 mm	1020 mm	Ø 600mm	Ø 340mm	Z32
TS 11	403 mm	2395 mm	850 mm	1020 mm	Ø 600mm	Ø 340mm	Z32
TS12	403 mm	2400 mm	850 mm	1020 mm	Ø 600mm	Ø 340mm	Z32



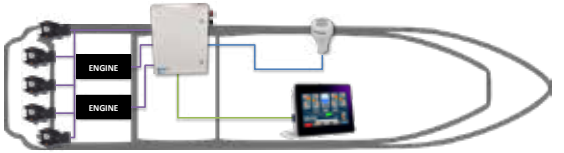


EASY SET SYSTEM



IL SISTEMA INTEGRATO EASY SET SI CONNETTE ALLA RETE CAN DEI MOTORI E NE VISUALIZZA TUTTI I DATI PER POTER EFFETTUARE IL COMPLETO CONTROLLO DI TRIM E FLAP.

Questo eccezionale sistema Easy Set permette di comandare in modo automatico trim e flap senza che il pilota si preoccupi di controllare l'assetto. Basta solo impostare il tipo di navigazione desiderata fra le seguenti 3 funzioni: CRUISE, SPORT e ROUGH.
Tale sistema è la porta d'ingresso per l'integrazione di altri sistemi e può quindi essere integrato all'Integrated Control System di Aventics, ai fini di ottimizzare la manovrabilità e l'utilizzo in crociera dell'imbarcazione





EMERSON. | AVENTICS™ Distributor



SISTEMI DI CONTROLLO EMERSON AVENTICS

AVENTICS è un'azienda produttrice di componenti e sistemi pneumatici operante a livello internazionale. L'azienda è inoltre un fornitore speciale di soluzioni di azionamento e di comando per le navi e i veicoli commerciali. AVENTICS, ex controllata di Bosch Rexroth, è diventata azienda autonoma all'inizio del 2014. L'azienda ha circa 2.100 dipendenti in tutto il mondo.

AVENTICS OFFRE AI CLIENTI SOLUZIONI E SERVIZI INTERSETTORIALI PERSONALIZZATI E VANTA UN'ESPERIENZA DECENNALE SUL CAMPO.

AVENTICS È UN FORNITORE LEADER A LIVELLO MONDIALE NELLA PNEUMATICA INDUSTRIALE. L'AZIENDA DISPONE DEL KNOW-HOW TECNICO PNEUMATICO, AD ESEMPIO PER L'INTEGRAZIONE DELL'ELETTRONICA NEI COMPONENTI PNEUMATICI.

CON LA PNEUMATICA PER LE APPLICAZIONI MARITTIME E I MODERNISSIMI SISTEMI DI AUTOMAZIONE NAVALE AVENTICS SI SENTE A CASA PROPRIA ANCHE NEL BEL MEZZO DEGLI OCEANI.

Ranieri Tonissi è importatrice per l'Italia dei sistemi di controllo elettronici Marex ECS, Marex OSIII e il Joystick Marex OS3D prodotti dalla Aventics.Tali sistemi, scelti da importanti costruttori di motori come MAN e Caterpillar, sono in grado di controllare ogni tipo di impianto propulsivo, sia esso composto da elica a passo fisso e invertitore di marcia, sia esso composto da elica a passo variabile o idrogetto.
Per la loro flessibilità e affidabilità sono utilizzati dalla gran parte della cantieristica italiana sia per applicazioni su Motor Yachts da 40' a 200', sia per applicazioni su imbarcazioni commerciali e militari.

Naturalmente la soddisfazione di tale clientela non può prescindere dall'assistenza al prodotto, che è affidata ad una rete di centri di assistenza in Italia che fanno capo e vengono coordinati da Ranieri Tonissi.
Dal nostro magazzino ricambi possono essere fornite le parti necessarie a risolvere eventuali problemi, in tempi brevissimi, senza far perdere ore preziose agli armatori di tali imbarcazioni.

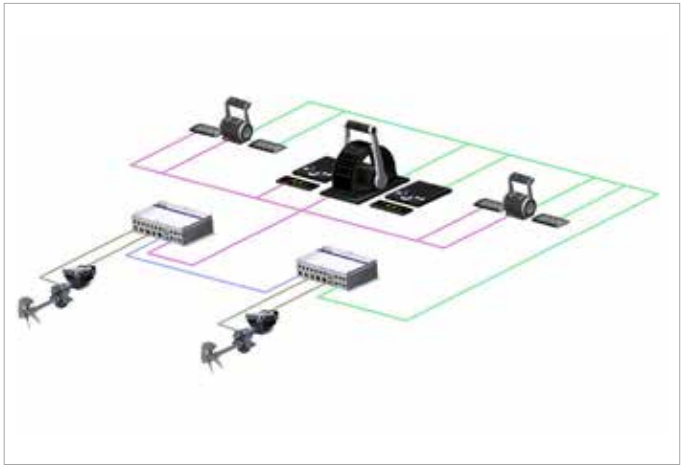




SISTEMA DI CONTROLLO ELETTRONICO AVENTICS MAREX OSIII

Il sistema di controllo Marex OS III comanda i motori principali, gli invertitori di marcia e quindi le frizioni.
Il sistema è in grado di controllare i sistemi propulsivi con eliche a passo fisso e invertitori di marcia, i sistemi propulsivi con eliche a passo variabile e gli idrogetti. E' particolarmente indicato per le applicazioni diesel-elettriche.
La possibilità di scegliere fra le diverse tipologie di segnale per controllo motori e invertitori, rende possibile l'impiego del sistema per quasi tutte le applicazioni sia a singolo motore che bi o trimotoriche.La trasmissione dati avviene via CAN-Bus, quindi in massima sicurezza.

Questo sistema risulta particolarmente indicato per imbarcazioni commerciali e nel medio-grande diporto.



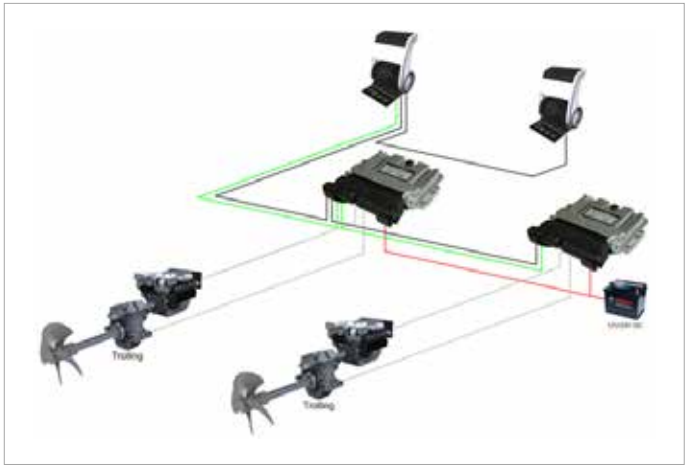
EMERSON | AVENTICS Distributor



SISTEMA DI CONTROLLO ELETTRONICO AVENTICS MAREX ECS

AVENTICS presenta il nuovo sistema di controllo Marex Easy Control System (ECS). Questo sistema risulta particolarmente indicato per imbarcazioni commerciali e nel medio-piccolo diporto.
La sua facilità d'installazione oltre che il prezzo molto competitivo lo rende un sistema molto indicato nei refitting.
Grazie ad un'interfaccia WiFi integrata la diagnostica allarmi non è mai stata cosi intuitiva come come la configurazione in fase di start up.

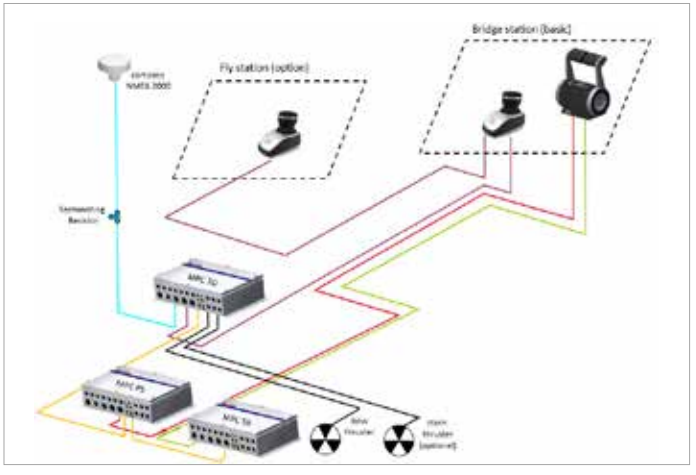
Questo sistema risulta particolarmente indicato per imbarcazioni commerciali e nel medio-piccolo diporto





SISTEMA DI CONTROLLO ELETTRONICO AVENTICS MAREX OS3D

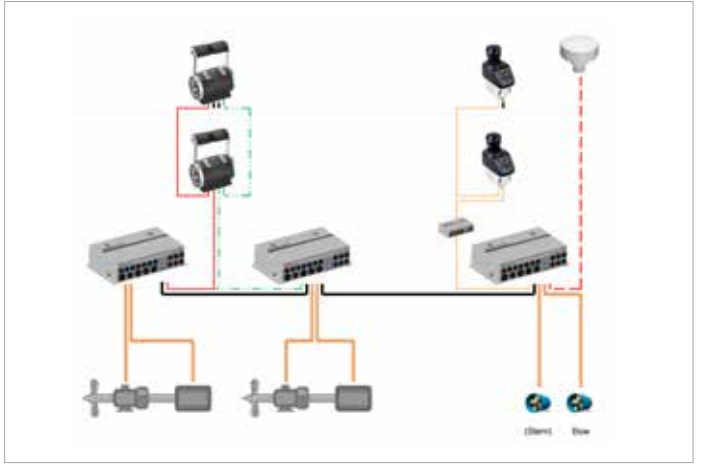
Con il sistema di controllo elettronico Marex OS 3D uno yacht può essere manovrato con facilità anche in spazi ridotti grazie ad un intuitivo uso del joystick 3D. Il sistema Marex OS III del motore principale riceve il segnale di comando dalla control unit del Marex OS 3D via CAN. Il principio è semplice: la nave riflette esattamente il movimento eseguito dall'operatore sul joystick. Movimenti indesiderati dovuti al vento di traverso o alla corrente vengono automaticamente compensati. Il joystick può essere utilizzato come elemento di comando singolo (stand-alone) oppure combinato con una leva di comando sulla piattaforma di manovra (pairing). I thruster saranno direttamente controllati dalla Marex OS 3D control unit.





DPS (DYNAMIC POSITIONING SYSTEM)

Il sistema Dynamic Positioning System mantiene la direzione e la posizione della barca entro un'area definita, sia in condizioni di mare calmo che in condizioni di vento o corrente: una soluzione perfetta per la preparazione all'ormeggio oppure in attesa di fare rifornimento o dell'apertura di un ponte.
Il sistema DPS AVTS può agire in tre modalità: mantenimento rotta, virtual anchoring e sky hook.
La semplicità di integrazione al sistema joystick Marex OS3D lo rende un optional sempre più richiesto dagli armatori.

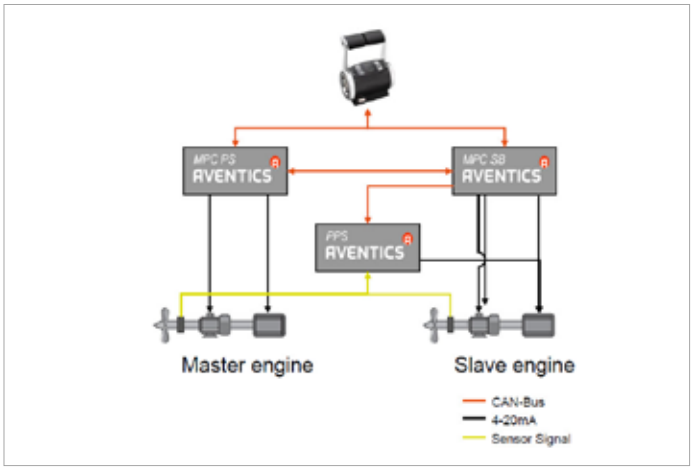




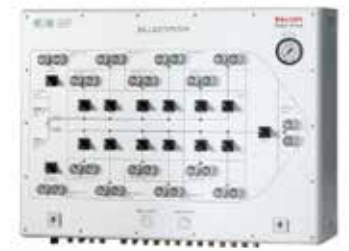
SISTEMA DI CONTROLLO ELETTRONICO AVENTICS MAREX PPS

Grazie all'innovativo sistema Marex PPS navigare non è mai stato così confortevole. Le vibrazioni a bordo possono avere diverse cause: problematiche di installazione, fissaggi irregolari, anomalie nell'accoppiamento o allineamento. Tutte queste cause possono generare rumore e vibrazioni, problemi talvolta comuni che possono portare notevoli disagi.

Attraverso una specifica analisi dell'angolo di fase delle pale di ciascuna elica ai vari regimi, il sistema è in grado di rimodulare la funzione synchro ottimizzando l'angolo di fase delle due eliche.
Grazie alla semplicità di installazione il sistema è particolarmente indicato anche per eventuali refitting



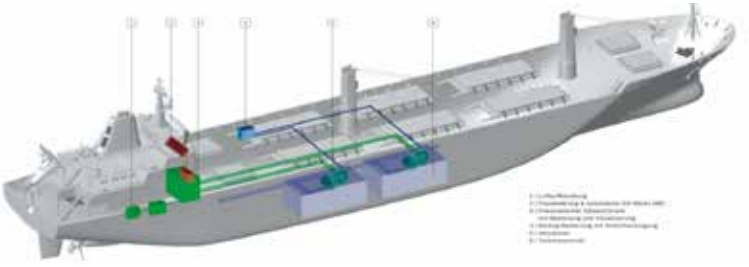
EMERSON | AVENTICS Distributor



SISTEMA DI CONTROLLO ELETTRONICO AVENTICS MAREX VCS

Imbattuti nell'analisi di TCO per l'acquisto economico, la sicurezza di funzionamento continuo e i bassi costi di esercizio: i nostri sistemi a serbatoi di zavorra convincono per una concezione ponderata, un supporto personale fino alla messa in funzione e una rete di assistenza mondiale.

Il vantaggio del sistema risiede nella semplicità di montaggio: sono sufficienti solo un armadio di comando e, idealmente, un circuito ad anello. Il comando navale completamente pneumatico se la cava senza collegamenti elettrici o alimentazioni di tensione per i sistemi base. Il Marex VCS è una soluzione economica ed ecologica per la gestione dei carichi, lo stivaggio o la stabilizzazione della nave.



VANTAGGI DEL SISTEMA A SERBATOI DI ZAVORRA MAREX VCS:

1. Più economici rispetto a soluzioni idrauliche
2. Pressioni d'esercizio basse da 5 a 7 bar
3. Valvole con indicazione di posizione attiva per il montaggio fuori e dentro il serbatoio
4. Apparecchiature di controllo a semplice o a doppio effetto assicurano un funzionamento senza guasti


NORTHERN LIGHTS

SIMPLY ENGINEERED

La semplicità come principio progettuale
Simply Engineered è la filosofia ingegneristica alla base del modo in cui Northern Lights progetta, costruisce e fornisce assistenza per i propri prodotti.
Questo approccio ci permette di semplificare i sistemi meccanici complessi, riducendoli ai componenti essenziali, eliminando i potenziali punti di guasto non necessari e facilitando gli interventi di manutenzione.Simply Engineered non è un semplice slogan. È il principio che consente a Northern Lights di realizzare apparecchiature tra le più robuste, affidabili e longeve sul mercato. La semplicità non significa rinunciare all'ingegneria. Al contrario, è il risultato di un'attenta progettazione, di scelte tecniche mirate e di un rigoroso metodo ingegneristico.

PROGETTATI PER DURARE E GARANTIRE AFFIDABILITÀ

Ciò che non c'è, non può rompersi.
Progettiamo le nostre apparecchiature eliminando deliberatamente i componenti superflui, per ridurre al minimo le possibilità di guasto.
Ogni componente, ogni collegamento e ogni potenziale punto critico viene attentamente valutato ed eliminato quando non strettamente necessario.
Il risultato è una maggiore affidabilità e una significativa riduzione dei tempi dedicati alla risoluzione dei problemi meccanici.
Meno componenti e meno guasti si traducono in un minor costo complessivo di gestione e in una maggiore sicurezza operativa, anche durante la navigazione in mare aperto.

PROGETTATI PER SEMPLIFICARE LA MANUTENZIONE

Manutenzione e interventi tecnici più semplici.
Le nostre apparecchiature sono progettate per garantire la massima accessibilità ai componenti e facilitare le operazioni di manutenzione.
Gli interventi ordinari e la maggior parte delle riparazioni non richiedono attrezzature specialistiche, mentre le verifiche diagnostiche possono essere eseguite utilizzando un semplice multimetro. Questo si traduce in minori costi di manodopera, meno interruzioni operative e una ridotta necessità di interventi di assistenza tecnica. Progettati per offrire valore nel tempo

COMPONENTI DI QUALITÀ SUPERIORE. COSTI RIDOTTI LUNGO L'INTERO CICLO DI VITA.

Non riduciamo i costi di produzione utilizzando componenti di qualità inferiore.
La scelta di materiali e componenti affidabili riduce il rischio di guasti prematuri e garantisce prestazioni costanti nel tempo.
Sebbene questo approccio possa comportare un investimento iniziale maggiore nella produzione, consente di ridurre sensibilmente i successivi costi di manutenzione, assistenza e sostituzione. I nostri clienti possono così contare su sistemi più affidabili, capaci di mantenere le prestazioni attese anno dopo anno.



SPECIFICHE TECNICHE

MODEL	M673LD35	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	5	6
Displacement	0,76l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	724x426x521	
Weight	183	

MODEL	M773LW3G	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	7	9
Displacement	1,13l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	889x559x617	
Weight	263	

MODEL	M843NW3G	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	10	12
Displacement	1,5l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	986x574x665	
Weight	361	

MODEL	M844DW3G	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	14	16
Displacement	2,2l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	1170x572x714	
Weight	464	

MODEL	M844LW3G	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	16	20
Displacement	2,2l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	1169x572x750	
Weight	464	

MODEL	M864W3G	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	20	25
Displacement	2,5l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	1243x635x706	
Weight	464	

MODEL	M944W3G	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	26	30
Displacement	3,3l	
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Natural	
Dimensions w/ enclosure	1422x728x815	
Weight	631	

MODEL	M944TG	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	32	38
Displacement	3,3l	3,3l
Fuel system	Mechanical	
Aspiration	Turbocharged	
Dimensions w/ enclosure	1527x729x815	
Weight	674	

MODEL	M50T13SL	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	50	50
Displacement	4,5L	
Fuel system	HPCR	
Aspiration	Turbocharged	
Dimensions w/ enclosure	1969X965X1039	
Weight	1413	

MODEL	M1064T2	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	55	65
Displacement	4,5l	
Fuel system	HPCR	
Aspiration	Turbocharged	
Dimensions w/ enclosure	1905x965x1039	
Weight	1413	

MODEL	M80A13SL	
Frequency	50Hz	60Hz
Power (Kw)	80	80
Displacement	4,5l	
Fuel system	HPCR	
Aspiration	Turbo & Aftercooled	
Dimensions w/ enclosure	1969x965x1039	
Weight	1438	

MODEL	M4105A		
Frequency	50Hz		
Power (Kw)	90	116	127
Displacement	4,8l		
Fuel system	HPCR		
Aspiration	Turbo & Aftercooled		
Dimensions w/ enclosure	1916X1067X1143		
Weight	1421		




LAMPEDUSA
PALERMO
TRAGHETTI DELLE ISOLE
LINDENBERG
ANLAGEN

LINDENBERG ANLAGEN

La Società Lindenberg è stata costituita nel 1948 dal suo Fondatore Karl Lindenberg. Da subito la Società si è contraddistinta sul mercato per la produzione di gruppi elettrogeni grazie a una politica orientata alla personalizzazione del prodotto per soddisfare anche le esigenze più complesse dei propri clienti. In effetti oggi l'ufficio tecnico interno alla Lindenberg vanta uno staff di oltre 40 Ingegneri su circa 140 addetti. Ciò permette di sviluppare impianti dove le esigenze tecniche da parte della clientela sono molto avanzate

.

LINDENBERG ANLAGEN GMBH È OGGI SPECIALIZZATA IN :

IMPIANTI DI COGENERAZIONE TERRESTRI CHIAVI IN MANO DA 50 KWE A 4000 KWE CON QUALSIASI TIPO DI ALIMENTAZIONE (GAS NATURALE, OLII VEGETALI, GAS DA DI SCARICO ECC.).

PRODUZIONE DI GRUPPI ELETTROGENI DI BORDO PER APPLICAZIONE MARINA NEL RANGE DA 100 KWE A 2000 KWE CON OLTRE 6000 GRUPPI DI BORDO VENDUTI NEGLI ULTIMI 10 ANNI.

Ranieri Tonissi è importatrice per l'Italia dei gruppi elettrogeni di bordo per applicazione marina, nel range da 32 kWe a 2500 kWe, prodotti dalla Lindenberg Anlagen GmbH di Rösrath.

GRUPPI AUSILIARI DI BORDO
GRUPPI EMERGENZA DI BORDO
GRUPPI PORTO

Ranieri Tonissi è anche agente Lindenberg Anlagen GmbH per assistenza e parti di ricambio.





Heat Exchanger, 50 Hz, Auxiliary — IMO TIER II

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
175 kWe	D2676LE332 [2]	MRL265HE175
180 kWe	DI09 074M / 04-01 [3]	MRL095HE180
200 kWe	DI09 074M / 04-02 [3]	MRL095HE200
250 kWe	DI09 074M / 04-03 [3]	MRL095HE250
260 kWe	D2676LE322 [2]	MRL265HE260
265 kWe	DI13 074M / 04-04 [3]	MRL135HE265
300 kWe	DI13 074M / 04-05 [3]	MRL135HE300
350 kWe	DI13 074M / 04-02 [3]	MRL135HE350
350 kWe	D2676LE321 [2]	MRL265HE350
400 kWe	DI13 074M / 04-03 [3]	MRL135HE400
410 kWe	6M26.3 [4]	MRL2635HE410
420 kWe	DI16 074M (04-02) [3]	MRL165HE420
450 kWe	DI16 074M (04-03) [3]	MRL165HE450
460 kWe	6M33.2 [4]	MRL3325HE460
480 kWe	DI16 090M (04-44) [3]	MRL165HE480
500 kWe	DI16 090M (04-45) [3]	MRL165HE500
565 kWe	D2862LE322 [2]	MRL285HE565
660 kWe	D2862LE321 [2]	MRL285HE660
830 kWe	12M26.2 [4]	MRL2625HE830
830 kWe	12M26.3 [4]	MRL2635HE830
940 kWe	12M33.2 [4]	MRL3325HE940

Heat Exchanger, 60 Hz, Auxiliary — IMO TIER II

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
185 kWe	DI09 074M / 04-01 [3]	MRL096HE185
200 kWe	DI09 074M / 04-02 [3]	MRL096HE200
200 kWe	D2676LE332 [2]	MRL266HE200
250 kWe	DI09 074M / 04-03 [3]	MRL096HE250
300 kWe	DI09 074M / 04-04 [3]	MRL096HE300
300 kWe	D2676LE322 [2]	MRL266HE300
350 kWe	DI13 074M / 04-01 [3]	MRL136HE350
400 kWe	DI13 074M / 04-02 [3]	MRL136HE400
420 kWe	D2676LE321 [2]	MRL266HE420
440 kWe	DI16 074M (04-01) [3]	MRL166HE440
470 kWe	6M26.3 [4]	MRL2636HE470
480 kWe	DI16 074M (04-02) [3]	MRL166HE480
520 kWe	DI16 074M (04-03) [3]	MRL166HE520
520 kWe	6M33.2 [4]	MRL3336HE520
560 kWe	DI16 090M (04-44) [3]	MRL166HE560
600 kWe	DI16 090M (04-45) [3]	MRL166HE600
660 kWe	D2862LE322 [2]	MRL286HE660
760 kWe	D2862LE321 [2]	MRL286HE760
870 kWe	12M26.2 [4]	MRL2626HE870
920 kWe	12M26.3 [4]	MRL2636HE920
1040 kWe	12M33.2 [4]	MRL3326HE1040

Heat Exchanger, 50 Hz, Auxiliary — IMO TIER III incl. SCR System

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
250 kWe	DI13 091M / 04-73A [3]	MGL135HE250
265 kWe	DI13 091M / 04-73B [3]	MGL135HE265
270 kWe	D2676LE328 [2]	MGL265HE270
300 kWe	DI13 091M / 04-73C [3]	MGL135HE300
340 kWe	D2676LE327 [2]	MGL265HE340
350 kWe	DI13 091M 04-73D [3]	MGL135HE350
400 kWe	DI13 091M 04-73E [3]	MGL135HE400
410 kWe	6M26.3 [4]	MGL2635HE410
420 kWe	DI16 091M / 04-73B [3]	MGL165HE420
450 kWe	DI16 091M / 04-73C [3]	MGL165HE450
565 kWe	D2862LE328 [2]	MGL285HE565
660 kWe	D2862LE327 [2]	MGL285HE660
830 kWe	12M26.3 [4]	MRL2635HE830

Heat Exchanger, 60 Hz, Auxiliary — IMO TIER III incl. SCR System

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
265 kWe	DI13 091M / 04-73A [3]	MGL136HE265
270 kWe	D2676LE328 [2]	MGL266HE270
300 kWe	DI13 091M / 04-73B [3]	MGL136HE300
350 kWe	DI13 091M / 04-73C [3]	MGL136HE350
380 kWe	D2676LE327 [2]	MGL266HE380
400 kWe	DI13 091M / 04-73D [3]	MGL136HE400
440 kWe	DI16 091M / 04-73A [3]	MGL166HE440
470 kWe	6M26.3 [4]	MGL2636HE470
480 kWe	DI16 091M / 04-73B [3]	MGL166HE480
520 kWe	DI16 091M / 04-73C [3]	MGL166HE520
660 kWe	D2862LE328 [2]	MGL286HE660
760 kWe	D2862LE327 [2]	MGL286HE760
920 kWe	12M26.3 [4]	MGL2636HE920

Heat Exchanger, Keel Cooling, 50 Hz, Auxiliary
IMO TIER III incl. SCR + DPF System

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
565 kWe	D2862LE32B [2]	MGx285HE565
565 kWe	D2862LE32B [2]	MGx285KC565
660 kWe	D2862LE32A [2]	MGx285HE660
660 kWe	D2862LE32A [2]	MGx285KC660

Heat Exchanger, Keel Cooling, 60 Hz, Auxiliary
IMO TIER III incl. SCR + DPF System

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
660 kWe	D2862LE32E [2]	MGx286HE660
660 kWe	D2862LE32E [2]	MGx286KC660
760 kWe	D2862LE32D [2]	MGx286HE760
760 kWe	D2862LE32D [2]	MGx286KC760



Radiator Cooler, 50 Hz, Emergency IMO TIER II

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
175 kWe	DI09 074M / 04-21 [3]	MBL095RC175
185 kWe	DI09 074M / 04-22 [3]	MBL095RC185
240 kWe	DI09 074M / 04-23 [3]	MBL095RC240
280 kWe	DI13 075M / 04-24 [3]	MBL135RC280
310 kWe	D2676LE323 [2]	MBL265RC310
330 kWe	DI13 075M / 04-25 [3]	MBL135RC330
380 kWe	DI13 075M / 04-23 [3]	MBL135RC380
410 kWe	DI16 075M / 04-12 [3]	MBL165RC410
440 kWe	DI16 075M / 04-13 [3]	MBL165RC440
465 kWe	DI16 075M / 04-14 [3]	MBL165RC465
575 kWe	D2862LE323 [2]	MBL285RC575

Radiator Cooler, 60 Hz, Emergency IMO TIER II

Set power max. [1]	Motor Type	LIAG Code
169 kWe	DI09 074M / 04-21 [3]	MBL096RC169
185 kWe	DI09 074M / 04-22 [3]	MBL096RC185
235 kWe	DI09 074M / 04-23 [3]	MBL096RC235
285 kWe	DI09 074M / 04-24 [3]	MBL096RC285
325 kWe	DI13 075M / 04-24 [3]	MBL136RC325
370 kWe	D2676LE323 [2]	MBL266RC370
375 kWe	DI13 075M / 04-25 [3]	MBL136RC375
420 kWe	DI16 075M / 04-11 [3]	MBL166RC420
460 kWe	DI16 075M / 04-12 [3]	MBL166RC460
500 kWe	DI16 075M / 04-13 [3]	MBL166RC500
540 kWe	DI16 074M / 04-14 [3]	MBL166RC540
690 kWe	D2862LE323 [2]	MBL286RC690


Baumüller
Marine Solutions

RANIERI TONISSI È AGENTE UFFICIALE BAUMÜLLER PER ITALIA E SLOVENIA, PUNTO DI RIFERIMENTO PER ARMATORI, CANTIERI NAVALI, SYSTEM INTEGRATOR E OPERATORI DEL SETTORE MARITTIMO ALLA RICERCA DI TECNOLOGIE AVANZATE PER LA PROPULSIONE ELETTRICA E IBRIDA.

La partnership con Baumüller, gruppo internazionale leader nell'automazione industriale e nei sistemi di azionamento elettrico, rafforza la capacità di Ranieri Tonissi di offrire soluzioni innovative per la transizione energetica del comparto nautico, contribuendo alla riduzione delle emissioni, al miglioramento dell'efficienza energetica e allo sviluppo di una navigazione sempre più sostenibile. Le soluzioni Baumüller comprendono sistemi completi di propulsione elettrica, gestione intelligente dell'energia, automazione di bordo e infrastrutture di ricarica per imbarcazioni e porti.

BAUMÜLLER SVILUPPA E REALIZZA SISTEMI INTEGRATI PER L'ELETTRIFICAZIONE DELLE IMBARCAZIONI, PROGETTATI PER RISPONDERE ALLE ESIGENZE DI YACHT, TRAGHETTI, WORKBOAT, RIMORCHIATORI, UNITÀ OFFSHORE, IMBARCAZIONI DA LAVORO E NAVIGAZIONE INTERNA.

Grazie a un approccio "from motor to system", ogni progetto può essere configurato con motori elettrici, inverter, batterie, sistemi di controllo, power management e software dedicati, offrendo un'unica piattaforma tecnologica per la gestione dell'intero sistema propulsivo.



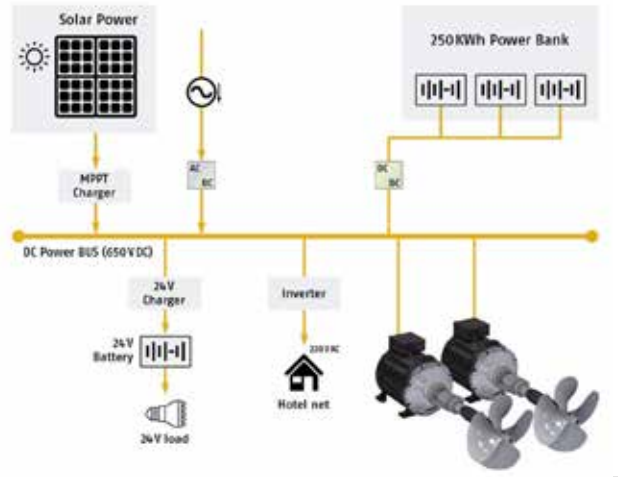


COMPLETAMENTE ELETTRICHE E A ZERO EMISSIONI: NAVI CON PROPULSIONE ELETTRICA A BATTERIA

Silenziose e completamente prive di emissioni di particolato fine: questi sono i principali vantaggi della propulsione completamente elettrica o a batteria per navi e imbarcazioni.

I motori sono alimentati esclusivamente da batterie ricaricabili agli ioni di litio, senza l'impiego di motori diesel. Baumüller si occupa dell'intero processo di progettazione ingegneristica, dal dimensionamento del sistema di azionamento fino alla gestione dell'energia.

PURE ELECTRIC CONCEPTS



UNA COMBINAZIONE VINCENTE: NAVI CON SISTEMI DI PROPULSIONE IBRIDI

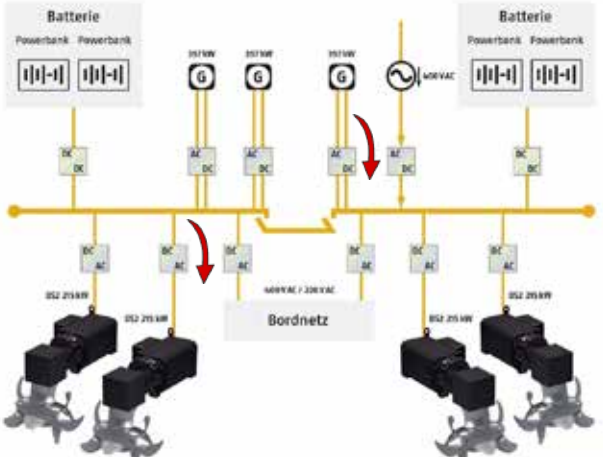
I generatori abbinati ai motori elettrici rappresentano una combinazione vincente e una soluzione ideale per garantire una maggiore tutela ambientale e ridurre il consumo di carburante.

Oltre ai generatori diesel e alle celle a combustibile, vengono impiegati carburanti elettrici (e-fuel) e sistemi che combinano diverse fonti energetiche, nonché i cosiddetti generatori a doppia alimentazione a idrogeno

Il principio alla base della propulsione ibrida consiste nell'abbinare in modo ottimale i generatori ai motori elettrici, così da raggiungere la massima efficienza.

A differenza dei sistemi di trazione, i generatori non sono soggetti a picchi di potenza e possono quindi funzionare sempre nelle condizioni di rendimento ottimale. Di conseguenza, è possibile dimensionare i generatori fin dall'inizio in modo da ridurne la potenza nominale e le dimensioni.

SERIELL-HYBRIDE



PARALLEL-HYBRID

