

Nanni Diesel

4.200 TD

L'usine de marinisation des Landes qui n'avait présenté l'année passée comme nouveauté qu'une embase S-drive, revient cette année avec deux nouveaux moteurs dont un de 60 CV.



TEXTE : J.-P. LAMOTTE

Nanni Diesel est une usine de marinisation d'origine italienne, installée à La Teste dans les Landes, qui a réussi à conquérir une bonne part du marché des loueurs français du fluvial – entre autres Locaboat et Crown Blue Line. Le 4.200 TD est une base Kubota, marinisée chez Nanni Diesel avec du Mota (et en Angleterre chez Beta avec des échangeurs Bowman).

Comme tous les motoristes, Kubota a dû repenser ses moteurs pour répondre aux normes EPA 2006. Le problème a été d'abord étudié au niveau de la turbulence au moment de l'injection, avec pour résultat la chambre à 3 tourbillons baptisée E-TVCS. Elle permet de diminuer le retard à l'allumage et de générer un effet Venturi qui améliore le mélange air carburant. Voilà ce qui pouvait être fait avec le cylindre de base atmosphérique. Et comme il s'agit d'un moteur turbocompressé, Kubota a également travaillé le système d'injection pour réduire la durée de combustion et diminuer les émissions polluantes.

Ce 4.200 TD a été présenté pour la première fois au Grand Pavoiis de La Rochelle en septembre 2005. C'est un 4 cylindres de 2 litres de cylindrées, turbo compressé avec « waste gate », un système basé sur une vanne de soutirage des gaz d'échappement pour éviter que le turbo tourne trop vite. Cette vanne régulatrice de la pression d'alimentation permet d'avoir une pression qui débute plus tôt, à plus bas régime, vers 1 500 tr/mn et qui aide le moteur au moment où il en a le plus besoin.

Cela permet entre autres de gagner de la puissance aux vitesses intermédiaires et de baisser le régime du couple maxi. La particularité de ce moteur est qu'il possède l'empattement d'un 50 CV et il en développe 60. Normal, puisque c'est le bloc du 50 CV sur lequel on a diminué la cylindrée (par l'augmentation du volume mort sous la culasse, certainement en raccourcissant la bielle) pour gagner 10 CV. Oui vous avez bien lu, on a diminué la cylindrée pour augmenter la puissance. La différence est que le 50 CV est un atmosphérique et le 2 litres un turbo. Le régime nominal de 2 800 tr/mn reste

inchangé. Depuis fin 2004, la marque propose ses moteurs en version classique ligne d'arbre ou en Sail Drive, adaptable à tous ses moteurs sur base Kubota de 10 à 62 CV. Une tendance qui s'affirme chez tous les motoristes. Les fluviaux, en général conservateurs, préfèrent souvent la ligne d'arbre ; toutefois, la transmission en S offre l'avantage de reculer le moteur et de gagner de la place. De plus, elle règle également des problèmes d'étanchéité. Nanni Diesel met en avant son service après vente avec 350 points en France, en zone côtière et sur les principaux bassins de navigation fluviale. ■

FICHE TECHNIQUE

● MODÈLE :	4.200 TD
● PUISSANCE (kW – CV) :	44,2 – 60
● CYLINDRES :	4 en ligne
● CYLINDRÉE CM³ :	1999
● ALÉSAGE – COURSE (MM) :	83 – 92,4
● RÉGIME MAXI :	2 800 t/mn
● INJECTION :	indirecte (E-TVCS)
● ASPIRATION :	Turbo-compressée
● TAUX DE COMPRESSION :	22/1
● ALTERNATEUR :	14 V – 100 A
● POIDS (KG) :	234
● INVERSEUR :	TMC 60/ZF 2 – 2,5 R

NANNI INDUSTRIES S.A.S

ZI – BP 107 – 11, avenue Mariotte – 33 260 La Teste

Tél. : 05 56 22 30 60

E-mail : contact@nannidiesel.com

Site : www.nannidiesel.com