

NIECH MOC BĘDZIE Z WAMI...

Silniki wysokoprężne są tańsze w eksploatacji i mniej kapryśne niż silniki z zapłonem iskrowym.

Stefan Ekner

Zalety diesli:

- niestraszna im wilgoć - nie ma tajemnej elektroniki sterującej zapłonem czy spotykanego w starszych silnikach zapłonu stykowego z wiecznie wypalającym się młoteczkim i kowadełkiem, co zmuszało do regulowania zapłonu, nic ma problemów ze świecami zapłonowymi, z kablami wysokiego napięcia...

- * dłuższy czas bezawaryjnej pracy, choć jeśli diesel już zawiedzie, to z reguły naprawa jest droższa niż w przypadku jednostki z zapłonem iskrowym.

Silniki stacjonarne zainstalowane w kadłubach łodzi pracują w znacznie bardziej komfortowych warunkach niż jednostki zaburtowe. Nie są narażone na bezpośrednie działanie bryzgów; zainstalowana pod kadłubem śruba nie ma tendencji do wychodzenia nad powierzchnię wody

w czasie żeglugi na fali; silnik usytuowany bliżej środka ciężkości jachtu nie wpływa drastycznie na zwrotność jachtu i nie przegłębia rufy; nie ma też problemów z wiotkim pantografem kiwającym się z pawężą, niezbyt lotne paliwo - olej napędowy - nie grozi zapłonem...

A teraz wady:

- wał śruby i sama śruba muszą być zabezpieczone przed ewentualnym uszkodzeniem o podwodną przeszkodę, nawinięcie czegośkolwiek na śrubę zmusza do nurkowania pod łodzią, często też kończy się wyjęciem jednostki z wody za pomocą dźwigu;

- * cena silnika wraz z całą „armaturą” - instalacja paliwowa, układ wydechowy, linia wału, układy sterujące przekładnią, obrotamiczyruchem, system kontroli pracy je-

dnostki napędowej - jest znacznie wyższa niż zaburtowego silnika o porównywalnej mocy; (np. firma Vetus oferuje wał, śrubę, dławicę i kompletny układ wydechowy za 4990 zł).

- elektryczny rozrusznik wymusza zainstalowanie efektywnej instalacji rozruchowej - możliwie krótkie przewody oraz akumulator o sporej pojemności i dużym prądzie zwarcia.

Najmniejsze silniki stacjonarne dostępne w Polsce to silniki kilku- i kilkunastokonne. Często ich konstrukcja oparta jest na jednostkach napędowych małych maszyn budowlanych - wykorzystywane są bloki, układy korbowo-tłokowe, instalacje wtryskowe, systemy rozruchowe... Ich „marnizacja” polega między innymi na dostosowaniu jednostki do pracy w warunkach o dużej wilgotności i zasoleniu.

Vetus ma w swojej ofercie jednostkę o mocy 7,1 KM. Jest to jednocylindrowy motorek, którego konstrukcja bazuje na silnikach firmy Farymann Diesel. Jednostka wyposażona jest w 12-voltowy alternator o mocy 160 W oraz instrumenty pozwalające kontrolować temperaturę wody chłodzącej, temperaturę silnika, ciśnienie oleju i ładowanie akumulatora.

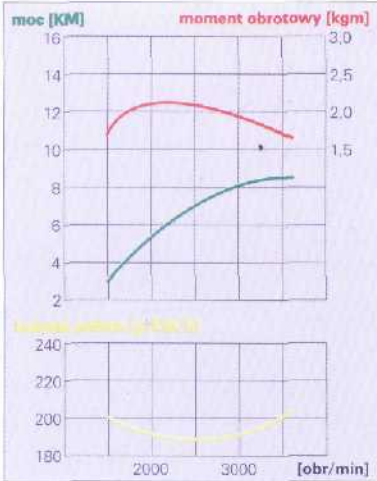
Vetus F 1.03

silnik	1- cylindrowy
pojemność skokowa	290 cm ³
średnica x skok	82 x 55 mm
stopień sprężania	20: 1
obroty mocy n _{max}	3600 obr./min
moc	7,1 KM
masa własna	64 kg
wymiary**	426 x 530 x 670 mm
cena	15800 zł



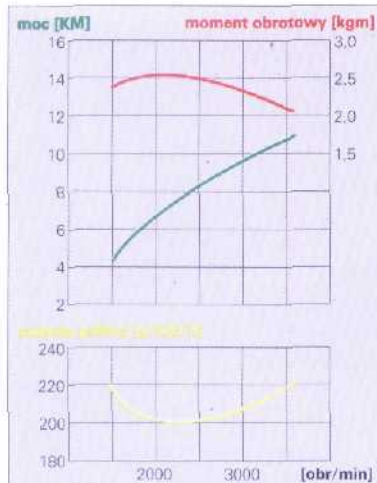
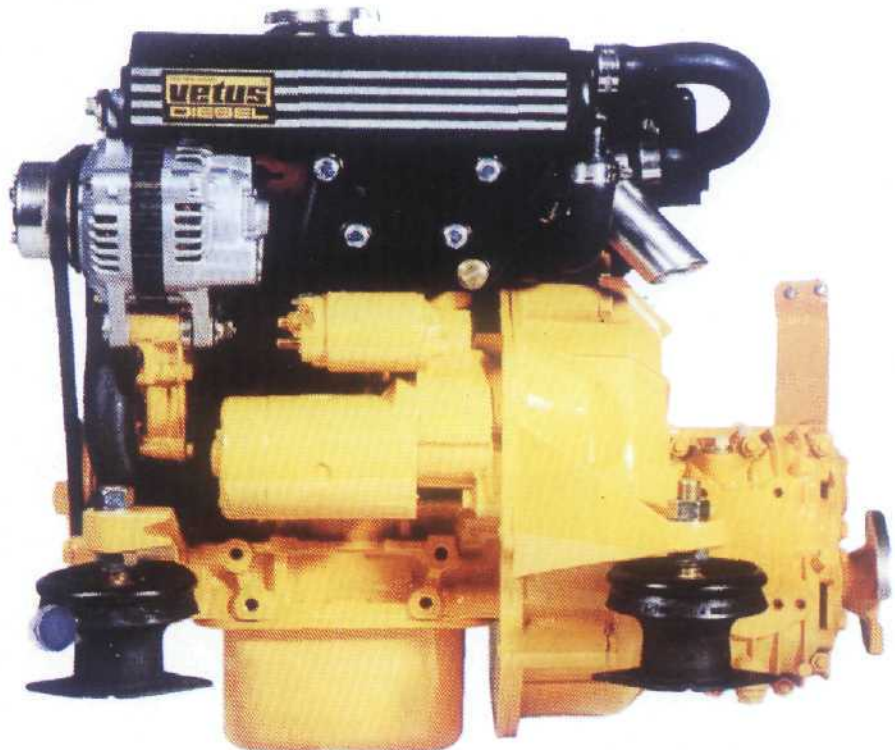
Lombardini LDW 502 M

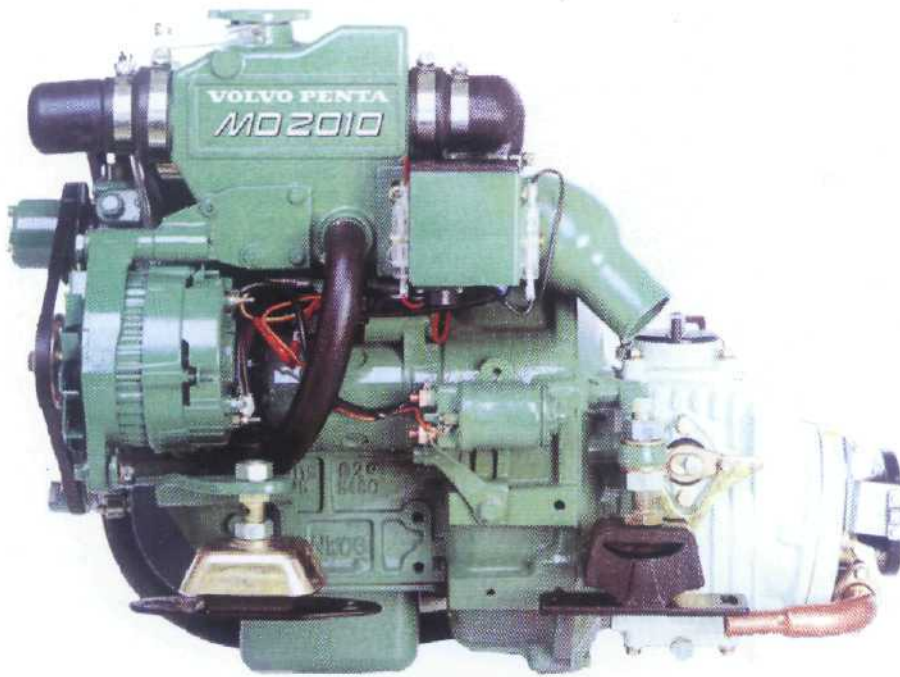
silnik	2-cylindrowy
pojemność skokowa	505 cm ³
średnica x skok	72 x 62 mm
stopień sprężania	22,3: 1
obroty mocy max.	3600 obr./min
moc	11 KM
alternator	V/A
masa	75 kg
wymiary**	486 x 430 x 564 mm
cena	16950 zł



Vetus M 2C5

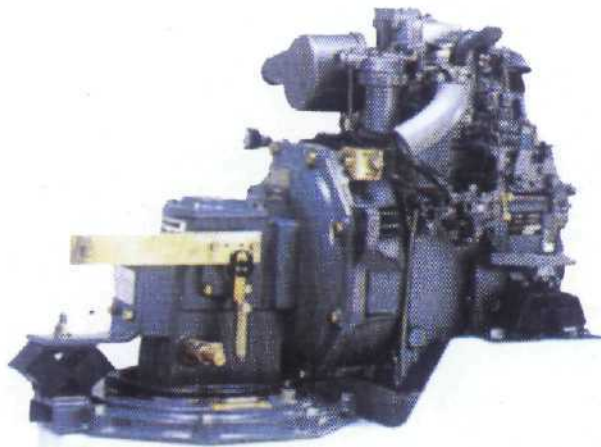
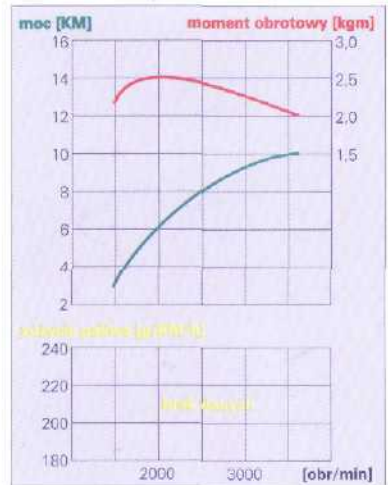
silnik	2-cylindrowy
pojemność skokowa	464 cm ³
średnica x skok	65 x 70 mm
stopień sprężania	23: 1
obroty mocy max.	3600 obr./min
moc	11 KM
alternator	12 V/40 A
masa	98 kg
wymiary***	500 x 494 x 607 mm
cena	18500 zł





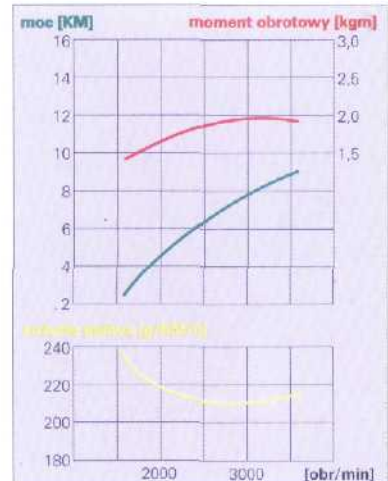
Volvo Penta MD 2010

silnik	2-cylindrowy
pojemność skokowa	450 cm ³
średnica x skok	mm
stopień sprężania	brak danych
obroty mocy max.	3600 obr./min
moc	10 KM
alternator	14V/60A
masa*	114-128 kg
wymiary**	520 x 447 x 692 mm
cena	21818 zł



Yanmar

silnik	1 cylindrowy
pojemność skokowa	318 cm ³
średnica x skok	75 x 72 mm
stopień sprężania	brak danych
obroty mocy max.	3600 obr./min
moc	9,1 KM
alternator	12 V/35 A
masa	76 kg
wymiary**	485 x 420 x 696 mm
cena	16300zł



Fotografia przedstawia silnik z przekładnią typu „Z”

*zależnie od przekładni

** wysokość x szerokość x długość