

**VOLVO
PENTA**

**POWER NEWS
2009**

**NEUHEITEN IM MOTORENPROGRAMM DES
MODELLJAHRES 2009**



WWW.VOLVOPENTA.COM

Sehr geehrter Handelspartner,

Das einzig konstante ist der Wandel. Dies gilt insbesondere für ein innovatives Unternehmen wie Volvo Penta. Auch wenn wir im kommenden Modelljahr 2009 keine grundsätzlich neuen Motorenmodelle oder Antriebe vorstellen, bieten wir wieder Neuheiten auf dem Motoren- und Zubehörsektor, die wirklich kundendienlichen Mehrwert schaffen. Einmal mehr gilt:
Sie, als unser Handelspartner, können sich mit Volvo Penta vom Wettbewerb positiv abheben, um den Preisdruck zu mindern, die Profitabilität zu sichern und Ressourcen für Wachstum zu schaffen.

mit freundlichen Grüßen

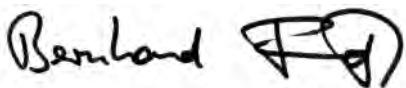
AB Volvo Penta
Volvo Penta Europe
Office Germany



Jan Wiese
Verkaufsleiter Boots- und Yachtmotoren



Frank Abraham
Verkaufsleiter Teile und Zubehör



Bernhard Fründt
Verkauf Boots- und Schiffsmotoren

Bitte beachten Sie, dass diese Broschüre Ihrer persönlichen Unterrichtung dienen soll und nicht für Endverbraucher gedacht ist. Es handelt sich hier um eine Vorinformation. Die genannten Daten und Produkteigenschaften können sich jederzeit ändern.

Volvo Penta Neuheiten Modelljahr 2009:

- **D1 / D2 F-Serie**
- **Modellpflege D4 / D6**
- **Benzinmotorenprogramm Modelljahr 2009
jetzt auch mit Katalysatormodellen und EVC EC**
- **EVC- Trip Computer**
- **Power Trim Assistent**
- **Schleichfahrtmodus**
- **Autopilot Interface**
- **Sportfisch Modus**
- **ACP – Aktiver Korrosionsschutz für IPS**
- **Neuer Zweiblatt-Faltpropeller**

DIE NEUE D1 / D2 F-SERIE

Die D1- und D2- Serie wurde gründlich überarbeitet, um die sehr strenge US EPA Tier 3 Abgasnorm zu erfüllen. Dazu kommen eine Reihe vorteilhafter Modellpflfegemaßnahmen. Der Buchstabe „F“ kennzeichnet die neue D1- und D2- Generation.

Die Neugestaltung des Brennraums sorgt für

- eine drastische Senkung des Schadstoffausstoßes. Damit wird die US EPA Tier 3 Norm erfüllt
- darüber hinaus bewirken die Neugestaltung des Brennraums sowie Änderungen im Räderkasten und im Antriebsstrang eine erhebliche Geräuschminderung.

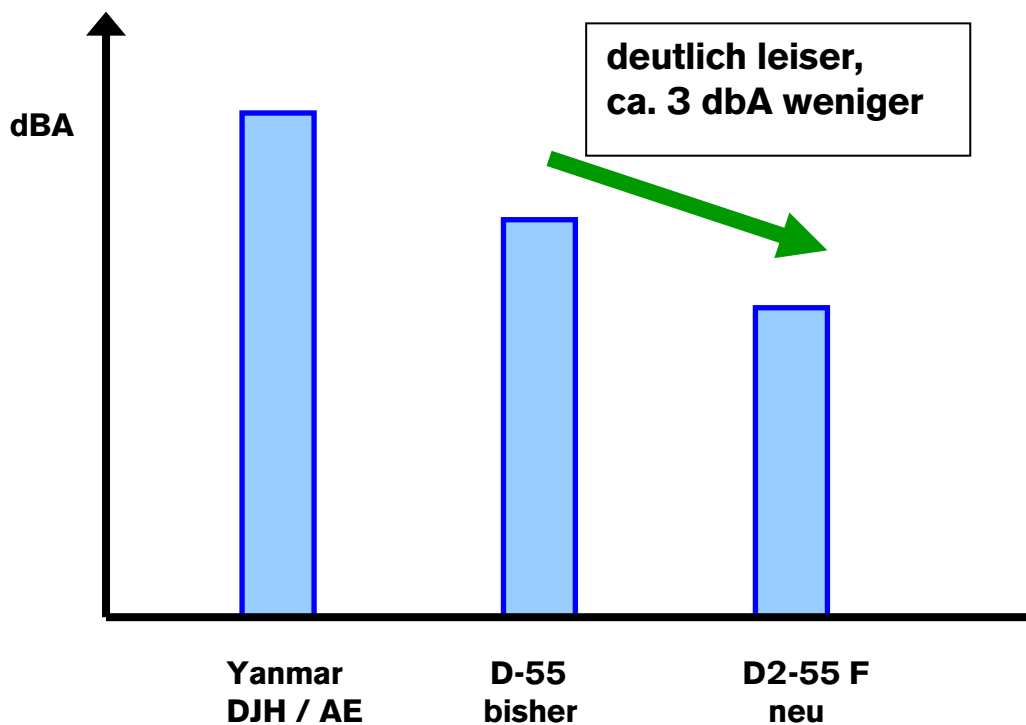
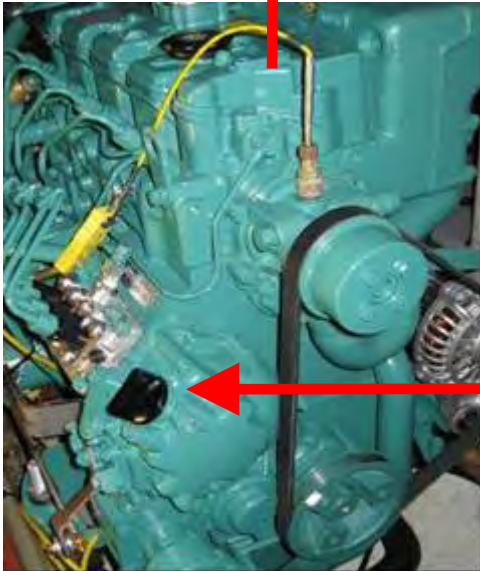


Abbildung: Vergleich der Geräuschentwicklung, beruht auf messungen an den jeweiligen Basismotoren.

Zusätzliche seitliche Öleinfüllöffnung, erleichtert in vielen Fällen die Ölbefüllung.

Öleinfüllöffnung oben



Öleinfüllöffnung seitlich

Kleinere Änderungen:



“Gashebel“ bei D1-13 - D2-40 nach unten gerichtet.



Anders als bei den anderen D1,D2 Modellen ist der “Gaszug” nach oben gerichtet.

Die Motoren- und Fundamentmaße, die Motorleistungen und alle Teile der Marinisierung bleiben unverändert.

Neuer Generatoranbausatz für D2-55 und D2-75

Der elektrische Energiebedarf an Bord steigt ständig, dazu kommt, dass auf großen Segelschiffen lange Kabel mit großen Kabelquerschnitten eingebaut werden müssen, wenn eine 12V Bordelektrik beibehalten wird. Eine 24V Bordelektrik bietet hier Vorteile, denn es genügen Kabel mit einem wesentlich geringeren Querschnitt.

Der neue Generatoranbausatz für D2-55 und D2-75 bietet jetzt ein Maximum an Einbauflexibilität, denn jetzt können diverse Generatoren kombiniert werden:

Die Beibehaltung der 12V Motorelektrik ist durchaus sinnvoll, denn so ist der Motor kein „Exot“ und die Wahrscheinlichkeit, dass Teile vor Ort beim Händler lagernd sind, ist wesentlich höher.

Pos. B Anbaukonsole

**12V/115A
12V/60A**



Pos. A Standardposition

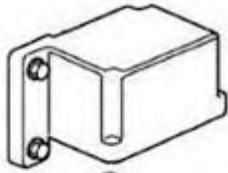
**12V/115A
24V/80A
24V/110A***

*** Mastervolt**
muss lokal über
Mastervolt beschafft
werden.

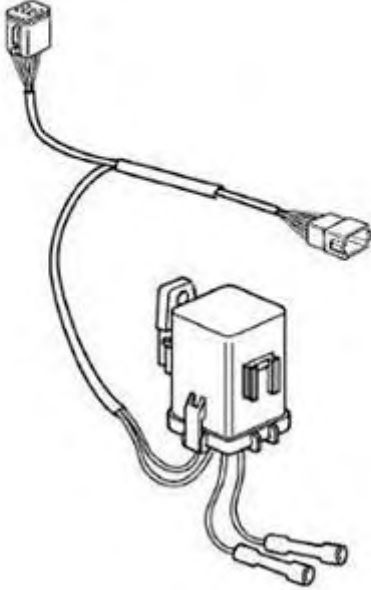
Der 24V/80A sowie der 12V / 60A Generator und natürlich die D1, D2 Standardlichtmaschine 12V/115 A können von Volvo Penta bezogen werden.

Neues Relais für den Anschluss an die MDI Box

Ermöglicht z. B. die Abnahme einer Erregerspannung für einen zweiten Generator.
Natürlich kann auch andere elektrische Ausrüstung angeschlossen werden.



MDI Box



Multilink

**Relais
max. 20 A**

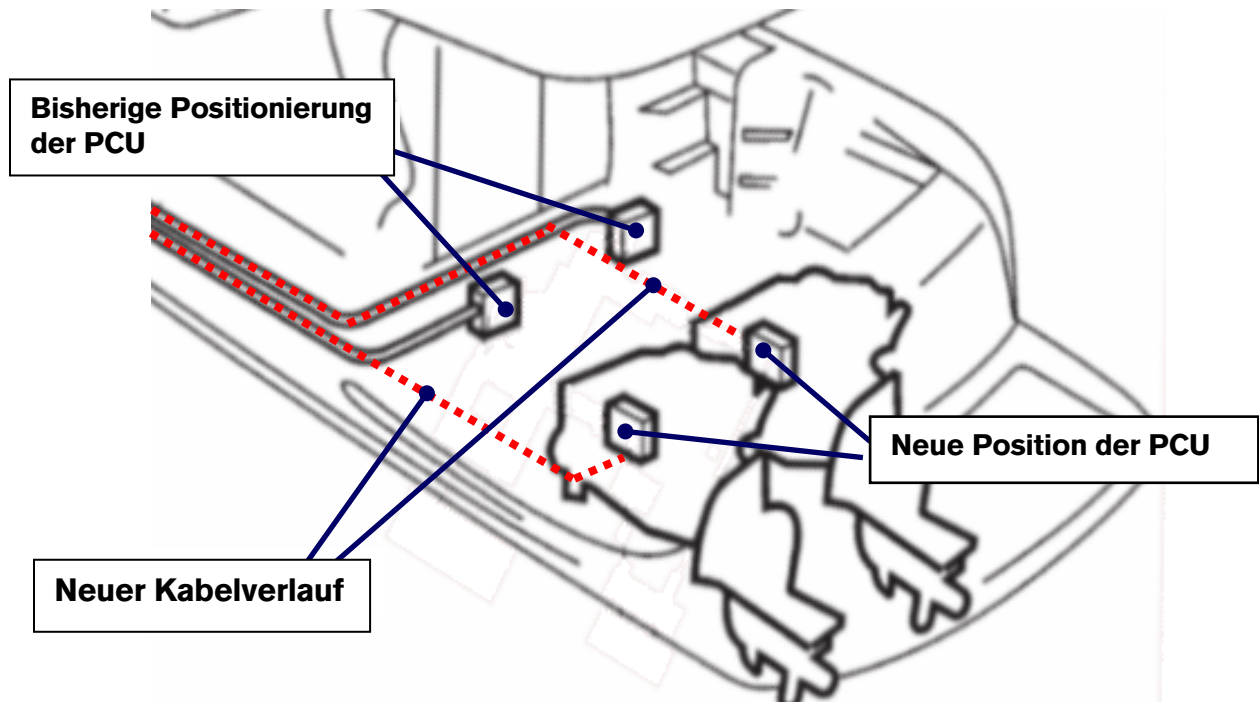
MODELLPFLEGE D4 / D6 IM MODELLJAHR 2008 / 2009

Für die D4- und D6- Motoren des Modelljahres 2009 lautet die Generationsbezeichnung „C“.

PCU jetzt am Motor montiert

Die PCU ist jetzt fest am Motor montiert. Damit entfällt ein Kabel und der Installationsaufwand für die Montage der PCU am Schott.

Bitte beachten Sie und lassen Sie sich nicht täuschen, der X2 Stecker, in welchen das Verbindungskabel zur HCU bisher eingesteckt wurde, ist jetzt belegt und zwar von einem Kabel, das zu einem Stecker führt, der sich hinten an der anderen Seite des Motors befindet. In diesen Stecker wird jetzt das PCU - HCU Kabel eingesteckt. Daher muss das Motorkabel (PCU - HCU) jetzt deutlich (ca. 1,5m) länger sein. (siehe Skizze)



Neue Abmessungen von PCU und HCU

Düsseldorf 2008

Installation news: New measurements for HCU / PCU

ALT	NEU
180 (7,1")	235,6 (9,3")
175 (6,9")	119 (4,7")
	203
	206
	10

Aussparungen für Kabelbinder sind weggefallen
Einsteckschienen auf dem Gehäuse, die es erlaubten, eine HCU über die andere zu schieben, sind ebenfalls weggefallen

Video Penta Sales Engineering

VOLVO PENTA

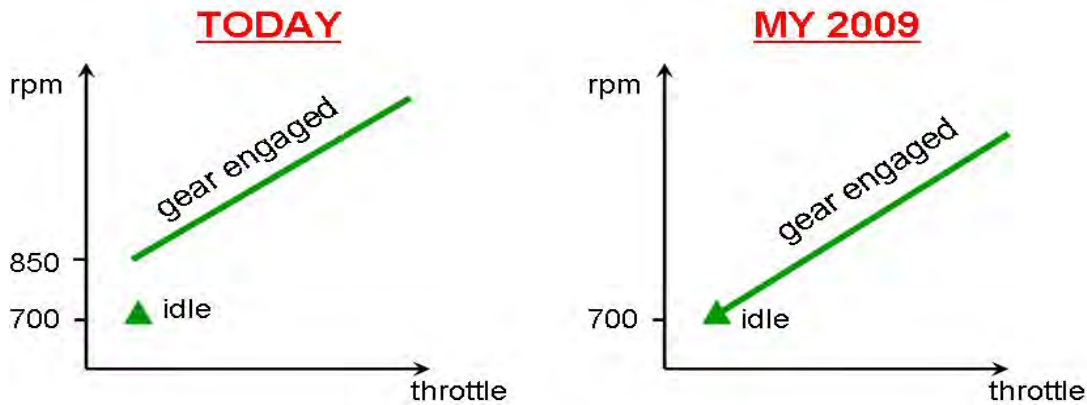
Leerlaufdrehzahl jetzt beim Einkuppeln konstant

Bisher stieg die Leerlaufdrehzahl der D4- und D6- Motoren beim Einkuppeln und zwar

von 700 auf 850 min⁻¹ beim D4 und
von 600 auf 750 min⁻¹ beim D6

In der Praxis kann das sehr lästig sein, da stark motorisierte Boote mit großen Propellern bei diesen erhöhten Leerlaufdrehzahlen schon im Hafen recht schnell werden und den Verhältnissen angepasste niedrige Geschwindigkeiten nur durch beständiges Ein- und Auskuppeln erreicht werden kann.

Das ist jetzt vorbei, auch nach dem Einkuppeln hält der Motor die niedrigstmögliche Leerlaufdrehzahl bei. So wird die Manövriergeschwindigkeit gesenkt und das Manövrieren vereinfacht.



Ölfiter nicht mehr überlackiert

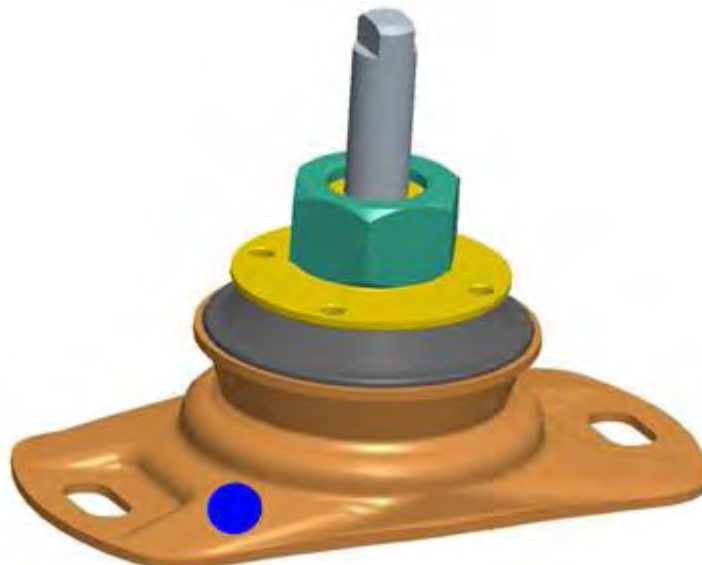
Bisher waren die Ölfiter am Neumotor mit Motorfarbe überlackiert. Das ist eigentlich kein Problem, es sieht nur unschön aus. Dies wird mit dem neuen Modelljahr nicht mehr vorkommen.

Neue elastische Motorfüße für D6 Wellenanlagen, IPS und Aquamaticmotoren

Bereits im Modelljahr 2008 wurden neue elastische Motorfüße für die Motoren der D4-Serie eingeführt. Die Effizienz dieser neuen Motorfüße ist überzeugend. Bei Wellenanlagen wurde bei nicht eingekuppeltem Getriebe am Fahrersitz eine Schwingungsminderung von 75% im Leerlauf gemessen. Die jetzt für die D6-Serie verwendeten Motorfüße arbeiten nach dem gleichen Prinzip mit ähnlich guter Wirkung.

Das Lochmaß der Motorfüße bleibt gegenüber den Vorgängermodellen unverändert. Allerdings ist der Motorfuß etwas breiter. Dies gilt nicht für die V-Getriebe.

Bitte beachten Sie: Die Motorfüße für die D4- und die D6-Serie dürfen auf keinen Fall verwechselt werden. Die Motorfüße haben natürlich unterschiedliche Teilenummern. Sie sind darüber hinaus mit Farbpunkten markiert. Eine blaue Markierung kennzeichnet einen D6-Motorfuß, eine grüne Markierung einen D4-Motorfuß.



BENZINMOTORENPROGRAMM MODELLJAHR 2009

- JETZT AUCH MIT KATALYSATORMODELLEN UND EVC EC -

Im Modelljahr 2009 wird das Benzinmotorenprogramm erheblich erweitert.

Das Benzinmotorenprogramm umfasst jetzt vier Produktgruppen

- Vergasermotoren
- Benzinmotoren mit EVC MC (**M**echanical **C**ontrol) für mechanische Fernbedienung
- Benzinmotoren mit EVC EC (**E**lectrical **C**ontrol) mit serienmäßiger elektrischer Fernbedienung
- Benzinmotoren mit Katalysator

Vergasermotoren

Unverändert werden der 3.0GL Vierzylinder und der 4.3GL V6 angeboten. Nach wie vor stellen diese Motoren die günstigste Motorisierungsvariante im Markt dar. Hier ändert sich gegenüber dem Modelljahr 2008 nichts. Die Motoren sind für den Betrieb mit einer mechanischen Fernbedienung vorgesehen. Sollte ein Kunde, was in diesem Preissegment sicherlich selten vorkommt, eine elektronische Fernbedienung wünschen, kann selbstverständlich unsere im Zubehör angebotene EST Fernbedienung angebaut bzw. nachgerüstet werden.

3.0GL SX	100kW / 130PS
4.3GL SX oder DPS	141kW / 190PS

Benzinmotoren mit EVC MC (Mechanical **C**ontrol)

Hier ändert sich gegenüber dem Modelljahr 2008 nichts. Die Motoren sind mit EVC (Electronic Vessel Control), dem elektronischen Motormanagement von Volvo Penta, ausgerüstet und für den Betrieb mit einer mechanischen Fernbedienung vorgesehen. Selbstverständlich kann unsere im Zubehör angebotene EST Fernbedienung angebaut bzw. nachgerüstet werden. Sollte ein Kunde beim Motorenkauf von vorn herein eine elektronische Schaltung wünschen, wird man ihm jetzt jedoch einen Motor mit EVC EC mit serienmäßiger elektrischer Fernbedienung wie später beschrieben anbieten.

Das Benzinmotorenprogramm mit EVC MC umfasst folgende Modelle:

4.3GXi	SX oder DPS	166kW / 225PS
5.0GXi	SX oder DPS	201kW / 270PS
5.7Gi-300	SX oder DPS	224kW / 300PS
5.7GXi	SX oder DPS	239kW / 320PS
8.1Gi	DPS	280kW / 375PS
8.1GXi	DPS	313kW / 420PS

Benzinmotoren mit EVC EC (Electrical Control)

Die Motoren sind mit EVC (Electronic Vessel Control) dem elektronischen Motormanagement von Volvo Penta ausgerüstet und verfügen serienmäßig über eine elektronische Fernbedienung

Das Benzinmotorenprogramm mit EVC EC umfasst folgende Modelle:

5.0GXIE	SX oder DPS	201kW / 270PS
5.7GiE-300	SX oder DPS	224kW / 300PS
5.7GXIE	SX oder DPS	239kW / 320PS
8.1GiE	DPS	280kW / 375PS
8.1GXIE	DPS	313kW / 420PS

Alle Leistungsangaben für die hier genannten Benzinmotoren sind Propellerwellenleistungen.

V6 Modelle mit EVC EC, also mit serienmäßiger elektronischer Fernbedienung sind nicht lieferbar.

Weitere Produktmerkmale:

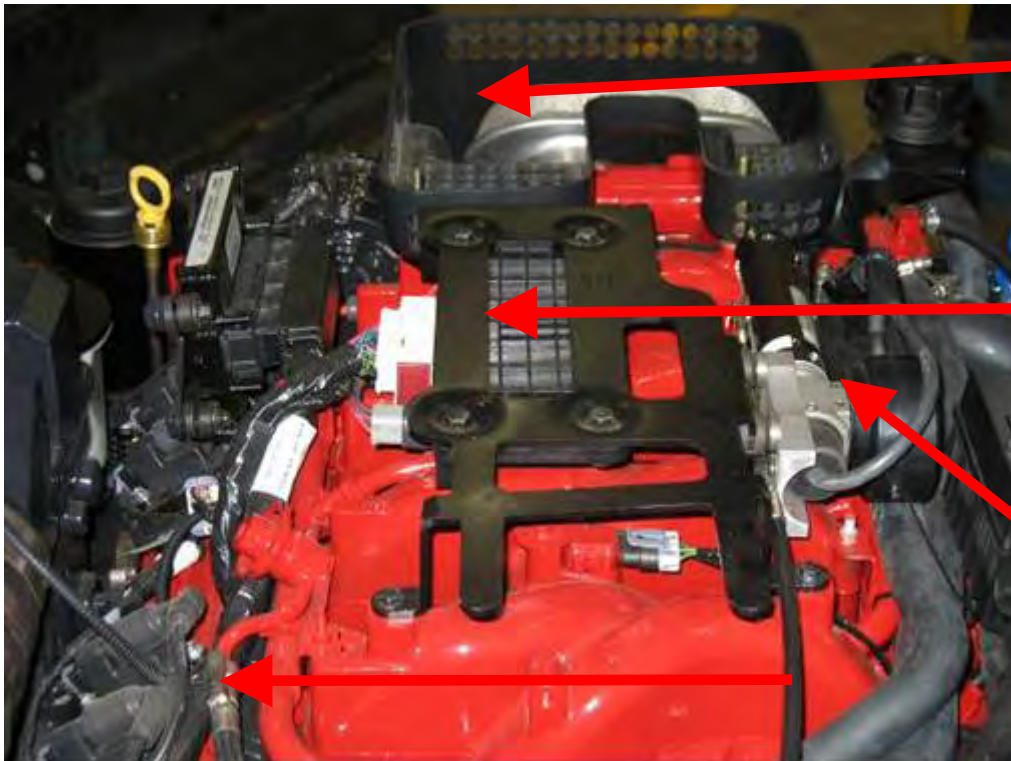
- PCU am Motor montiert
Damit entfällt ein Kabel und der Installationsaufwand für die Montage der PCU am Schott.
Bitte beachten Sie: dass das Motorkabel (PCU - HCU) jetzt etwas länger sein muss. (siehe auch D4 und D6)
- Die PCU benötigt keine "spezielle Partner - HCU" mehr, sondern korrespondiert mit jeder HCU.
- Trip Computer Teilfunktionen* serienmäßig:
 - Kraftstoffverbrauch aktuell (Liter/Stunde)
 - Kraftstoffverbrauch Durchschnitt (Liter/Stunde)
 - Kraftstoffverbrauch seit ResetBitte beachten Sie: Der Wettbewerb bietet das nicht!
- Power Trim Assistent (PTA)serienmäßig,
Bitte beachten Sie: Der Wettbewerb bietet das nicht!
- Drehzahlsynchronisation bei Doppelanlagen sorgen für einen extrem ruhigen, turbinenartigen Lauf.

*) Wenn der Trip Computer sämtliche Funktionen liefern soll, wird ein Tankgeber benötigt, sowie die Angabe der zurückgelegten Wegstrecke. Diese kann auf zweierlei Art ermittelt werden:

- Multisensor mit „Paddelrädchen“ im Bootsboden oder am Spiegel, der den Weg durchs Wasser misst.
- NMEA Schnittstelle, über die ein GPS Signal eingelesen wird, welches den Weg über Grund angibt

Welche weiteren Daten angezeigt werden können, steht auf der Seite 16.

8.1 Liter mit EVC



Ansauggeräuschdämpfer

PCU am Motor montiert, benötigt keine "spezielle Partner - HCU" mehr sondern korrespondiert mit jeder HCU

Actuator, schaltet mechanisch über Bowdenzug die Gangschaltung im Antrieb

5.7 Liter mit EVC



Ansauggeräuschdämpfer

PCU am Motor montiert, benötigt keine "spezielle Partner - HCU" mehr, sondern korrespondiert mit jeder HCU

Actuator, schaltet mechanisch über Bowdenzug die Gangschaltung im Antrieb

Alle Benzinmotoren mit EVC EC werden auch im Modelljahr 2009 mit der bisher verwendeten HCU Box geliefert jedoch mit EVC C2 Software, nicht mit der oben beschriebenen kompakteren HCU, wie sie jetzt für D4 und D6 verwandt wird.

Benzinmotoren mit Katalysator

3.0GXiC	SX	112kW / 150PS ohne EC
5.0GXiE	SX oder DPS	201kW / 270PS
5.7GiE-300	SX oder DPS	224kW / 300PS
5.7GXiE	SX oder DPS	239kW / 320PS
8.1GiE	DPS	280kW / 375PS
8.1GXiE	DPS	313kW / 420PS

Alle Leistungsangaben für die hier genannten Benzinmotoren sind Propellerwellenleistungen.

V6 Modelle mit Katalysator sind nicht lieferbar.
Die Lieferzeit für Katalysatormodelle beträgt 6-8 Wochen.

Weitere Produktmerkmale:

- Alle V8 Katalysatormotoren haben EVC EC, d.h. sie sind alle serienmäßig mit elektronischer Fernbedienung ausgestattet.
- Das 3 Liter Modell 3.0GXiC hat keine elektronische Fernbedienung. Sollte ein Kunde, was in diesem Preissegment sicherlich selten vorkommt, eine elektronische Fernbedienung wünschen, kann selbstverständlich unsere im Zubehör angebotene EST Fernbedienung angebaut bzw. nachgerüstet werden.
- Die Abgaskrümmen, in denen sich die Katalysatoren befinden, bestehen aus Aluminium und sind damit leichter als die des Wettbewerbs, der Grauguss verwendet.
- Die Kühlung ist so ausgelegt, dass trotz der hohen Betriebstemperaturen der Katalysatoren die Motorraumtemperatur nicht steigt.
- Das Diagnosesystem umfasst auch die Katalysatorfunktionen.
- PCU am Motor montiert (wie EVC EC Modell, siehe oben)
Damit entfällt ein Kabel und der Installationsaufwand für die Montage der PCU am Schott.
Bitte beachten Sie: dass das Motorkabel (PCU - HCU) jetzt etwas länger sein muss. (siehe auch D4 und D6)
- Die PCU benötigt keine "spezielle Partner - HCU" mehr, sondern korrespondiert mit jeder HCU.

- Trip Computer Teilfunktionen* serienmäßig
 - Kraftstoffverbrauch aktuell (Liter/Stunde)
 - Kraftstoffverbrauch Durchschnitt (Liter/Stunde)
 - Kraftstoffverbrauch seit Reset

Bitte beachten Sie: Der Wettbewerb bietet das nicht!
- Power Trim Assistent (PTA) serienmäßig (wie EVC EC Modell, siehe oben)

Bitte beachten Sie: Der Wettbewerb bietet das nicht!
- Drehzahlsynchronisation bei Doppelanlagen sorgen für einen extrem ruhigen turbinenartigen Lauf.

*) Wenn der Trip Computer sämtliche Funktionen liefern soll, wird ein Tankgeber benötigt, sowie die Angabe der zurückgelegten Wegstrecke. Diese kann auf zweierlei Art ermittelt werden:

- Multisensor mit „Paddelrädchen“ im Bootsboden oder am Spiegel, der den Weg durchs Wasser misst.
- NMEA Schnittstelle, über die ein GPS Signal eingelesen wird, welches den Weg über Grund angibt

Welche weiteren Daten angezeigt werden können, steht auf der Seite 16.

Leider wird es für die Benzinmotoren mit Katalysator in absehbarer Zeit keine BSO Zulassung geben. Diese Motoren erfüllen die kalifornische C.A.R.B. Norm, die leider nicht der BSO entspricht.

Bitte beachten Sie: Für die Benzinmotoren mit Katalysator muss SAE 10W-30 Öl verwendet werden.

Bitte beachten Sie:

In den USA werden Benzinmotoren mit Katalysator auch ohne elektronische Fernbedienung verkauft. Diese Motoren können daher in Importbooten auch auf den europäischen Markt gelangen.

Gleiches gilt für IPS Anlagen mit Benzinmotoren. Es gibt zwei Modelle

IPS500G 280kW / 375PS ohne Katalysator

IPS550G 298kW / 400PS mit Katalysator

Diese Anlagen werden nicht aktiv auf dem europäischen Markt vertrieben, können aber in Importbooten „auftauchen“.

Dies gilt auch für das Modell 5.0GL SX/DPS, denn ein V8 Motor mit Vergaser ist heute auf dem europäischen Markt ein Exot.

Das Benzinmotorenprogramm für Wellenanlagen war schon immer ein Nischenprodukt. Diese Nische wird immer schmaler, sodass Volvo Penta beschlossen hat, diese Produkte auslaufen zu lassen. Allerdings werden derzeit noch Kleinserien auf Anfrage produziert. Ein aktiver Verkauf findet nicht mehr statt.

OPTIONEN UND ZUBEHÖR

Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen einen Auszug aus unserem umfangreichen Zubehörsortiment vorstellen. Diese Produkte haben Alleinstellungsmerkmale, die Ihnen als Volvo Penta Handelspartner einen klaren Wettbewerbsvorteil verschaffen!

EVC – OPTIONEN

Der Weg zum intelligenteren Motor

EVC – Electronic Vessel Control – ist die elektronische Plattform von Volvo Penta zur Steuerung von Motoren und Antrieben. Darüber hinaus liefert sie dem Skipper wichtige Fahrdaten.

Diese elektronische Revolution bei Volvo Penta Motoren bietet die Möglichkeit EVC - gesteuerte Motoren aufzurüsten – für erhöhte Sicherheit, bessere Manövrierfähigkeit und mehr Fahrfreude. Mit neuer Software kommen Eigenschaften hinzu, die den Umgang mit den Booten und Yachten wesentlich erleichtern.

Das EVC System und die Zusatzfunktionen schaffen für Ihre Kunden einen echten Mehrwert und für Sie Möglichkeiten zur überproportionalen Umsatzsteigerung!

Im Folgenden werden die einzelnen EVC- Optionen im Überblick dargestellt. Aus der Tabelle können Sie die gängigen EVC- Optionen entnehmen.

Für nähere Informationen wenden Sie sich gern an uns.

Generelle EVC- Option

TRIP COMPUTER- INFORMATIONEN, WO MAN SIE BRAUCHT

Der Trip Computer zeigt wichtige Fahrdaten in nur einem Gerät an.

Darstellbare Daten: (u. U. sind weitere Geber erforderlich)

- Momentaner Kraftstoffverbrauch (Liter / Stunde)
- Restkraftstoff bis Tank leer
- Reststrecke in km oder sm
- Restzeit in Stunden
- Tripdistanz in km oder sm
- Tripverbrauch in Liter
- Tripdurchschnittsverbrauch in Liter pro km oder sm
- Tripzeit in Stunden



POWER TRIM ASSISTENT – AUTOMATISCH PERFEKT TRIMMEN, WENIGER VERBRAUCH, REDUZIERT EMISSIONEN



Der Power Trim Assistent sorgt bei allen Geschwindigkeiten automatisch für den optimalen Trimm. So werden perfekte Laufeigenschaften erzielt und der Kraftstoffverbrauch verringert.

Funktionsweise:

- 5 vordefinierte Trimmpositionen nach Motordrehzahl (auch individuell einstellbar)
 - Automatischer Trimm entsprechend der Motordrehzahl bzw. Geschwindigkeit.
 - Trimmung erfolgt zeitgleich mit dem „Gasgeben“, um schneller in die Gleitphase zu erreichen.
- Manuelle Trimmung möglich

Hauptvorteile:

- Schneller und sicherer in die Gleitlage
- Niedrigerer Kraftstoffverbrauch
- Exzellente Fahrleistung mit hoher Endgeschwindigkeit

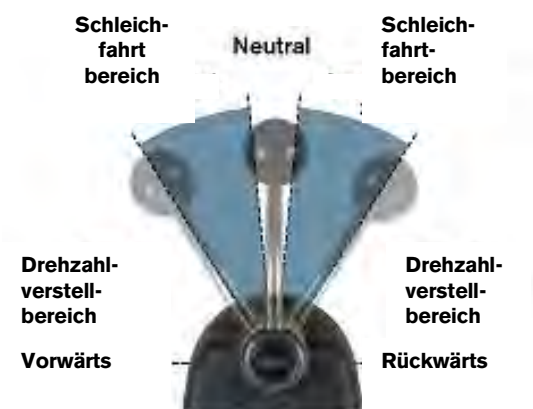
Wellenanlagen EVC- Optionen

SCHLEICHFAHRTMODUS – LEICHTES MANÖVRIEREN UND ANDOCKEN

Viele leistungsstarke Motorboote laufen zu schnell und sind in Häfen schwer zu manövrieren. Die Schleichfahrtfunktion behebt das Problem.

Funktionsweise:

- Die Schleichfahrt lässt das Getriebe kontrolliert durchrutschen.
- Mit dem voreingestellten Schlupf kann die Geschwindigkeit bis zu 50% reduziert werden. Im blauen Bereich des Gashebels ist die Schleichfahrtfunktion aktiviert.
- Außerhalb der Bereiche stellt sich die Schlupffunktion aus und normale Funktionen sind gegeben



Hauptvorteile:

- Leichtes Manövrieren in schwierigen Situationen und beim Anlegen.
- In Standard-Fernbedienungen integriert, somit nur ein Hebel notwendig

AUTOPILOT INTERFACE – LEICHT UND VERLÄSSLICH

Mit der Autopilot-Schnittstelle ist die Integration eines Autopiloten in das EVC – System einer IPS Anlage möglich. Auf IPS abgestimmte Autopiloten können hierdurch die Steuerung und Drehzahlvorgabe zuverlässig übernehmen.



Funktionsweise:

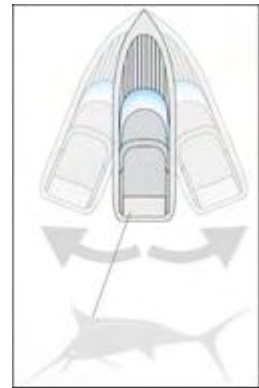
- An die Autopilot- Schnittstelle kann ein Autopilot von zertifizierten Herstellern angeschlossen werden.
- Der Autopilot steuert die elektrische Lenkung des IPS an.

Hauptvorteile:

- Sehr exakt und verlässlich
- Leicht zu Bedienen
- Leichte Installation –keine Wartung notwendig

SPORTFISCH MODUS – FOLGEN SIE DEM FISCH

Der Sportfisch Modus für IPS Installationen ist die optimale EVC-Option zum Hochseefischen. Sie erlaubt dem Skipper schnelle Manöver, sodass das Heck beim Drill stets zum Fisch steht. So wird vermieden, dass sich die Schnur unter dem Schiff verfängt.



Funktionsweise

- Im Sportfisch Modus werden die IPS- Propeller soweit wie möglich nach außen gestellt.
- Die Propeller laufen gegenläufig; einer vorwärts der andere rückwärts
- Verglichen mit herkömmlichen Wellenanlagen wirkt ein doppelt so hohes Drehmoment auf das Heck. Selbst große Yachten mit mehr als 10 Tonnen Verdrängung werden wendig wie ein kleines Boot.

Hauptvorteile:

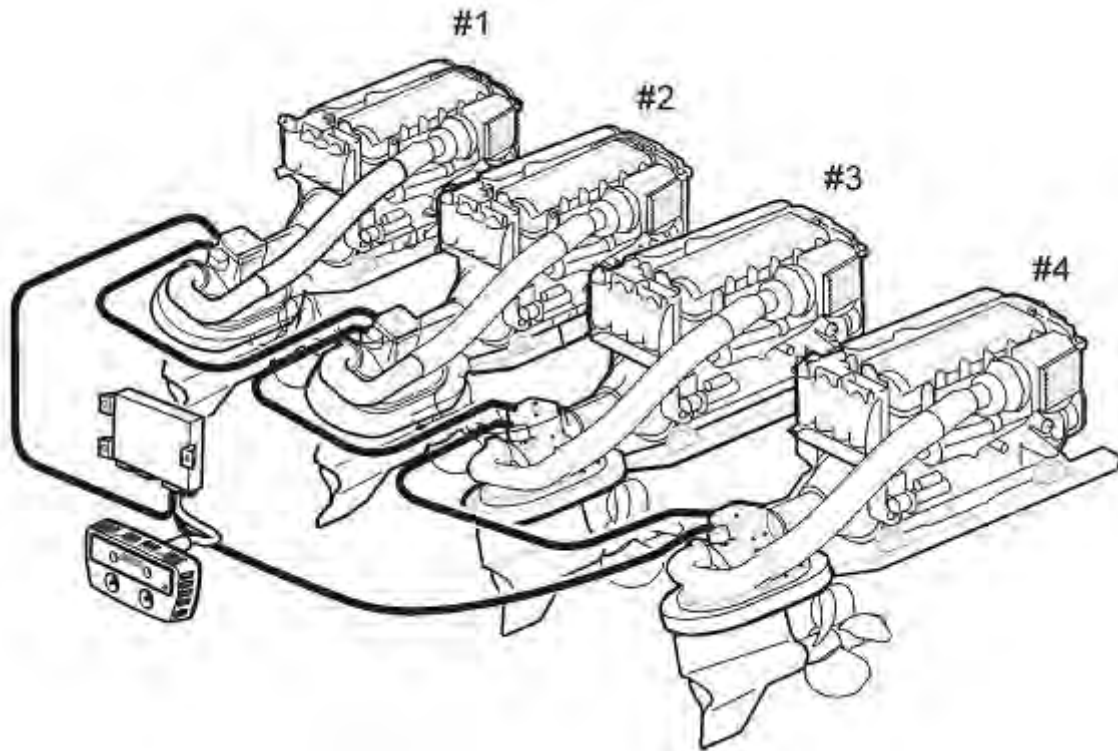
- Unabhängig drehende Propeller
- Schnelles Drehen des Hecks
- Die optimale Hilfe zum Hochseeangeln

Motortyp	EVC-Optionen	Antrieb/Getriebe	EVC-Generation	Hardware nötig?	Software nötig?
D3	Power Trim Assistent	SX, DPS, XDP	C, C2	Nein	Ja
	Trip Computer	Alle	C, C2	Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle	B2, C, C2		Anschlussbox
D4	Power Trim Assistent	DPH	C, C2	Nein	Ja
	Trip Computer	Alle EVC Motoren	C, C2	Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle EVC Motoren	B2, C, C2		Anschlussbox
	Schleichfahrt	HS63 AE, HS63 IVE	Ja	Ja	Ja
D6	Power Trim Assistent	DPH, DPR	C, C2	Nein	Ja
	Trip Computer	Alle	C, C2	Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle	B2, C, C2		Anschlussbox
	Schleichfahrt	HS80AE, HS95AE, HS80IVE, HS85IVE	Ja	Ja	Ja
D9	Trip Computer	Alle	C, C2	Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle	B2, C, C2		Anschlussbox
	Schleichfahrt	ZF286A-E, ZF286IV-E, ZF280A-E, ZF280IV-E	Ja	Ja	Ja
	Trolling	ZF286A-E, ZF286IV-E, ZF280A-E, ZF280IV-E	C, C2	Ja	Ja
D11	Trip Computer	Alle		Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle			Anschlussbox
	Schleichfahrt	ZF305A-E, ZF311A-E, ZF325A-E, ZF325IV-E,	Ja	Ja	Ja
D12	Trip Computer	Alle	C, C2	Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle	B2, C, C2		Anschlussbox
	Schleichfahrt	ZF325A-E, ZF311A-E, ZF325IV-E,	Ja	Ja	Ja
	Trolling	ZF325A-E, ZF325IV-E, ZF311A-E	C, C2	Ja	Ja
Benziner mit EVC	Power Trim Assistent	SX, DPS, XDP	C, C2	Nein	Ja
	Trip Computer	Details ab Seite 11	C, C2	Nein*	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle EVC Motoren	B2, C, C2		Anschlussbox
IPS	Trip Computer	Unabhängig	C, C2	Nein*	Ja
	IPS Joystick	IPS	B2, C, C2	Ja	Ja
	NMEA 2000-Interface	Alle EVC Motoren	B2, C, C2		Anschlussbox
	Autopilot Interface	IPS	B2, C, C2		Anschlussbox
	Sportfisch Modus	IPS	C2	Ja	Ja

*für bestimmte Anzeigen ist weitere Hardware erforderlich

ACP – DER NEUE DREIFACH- KORROSIONSSCHUTZ FÜR IPS

Wir können Ihnen für das Modelljahr 2009 eine Neuheit für alle IPS Anlagen vorstellen. ACP (Aktiv Corrosion Protection) wurde speziell für IPS entwickelt und schützt die Antriebe vor Korrosion. Die Integration in das EVC System ermöglicht einen effizienten, dreifachen Schutz! – mit Hilfe von elektrischem Strom, intelligentem Anodeneinsatz aber auch durch Nutzung herkömmlicher Anoden



Funktionsweise des dreifachen Schutzes:

- 1. Stufe: Ein präzises, elektronisch gesteuertes Gleichstromfeld strömt durch eine platinbeschichtete Titananode und eliminiert galvanische Korrosion
- 2. Stufe: Im Falle einer niedrigen Batteriespannung (50%-75%) schützt eine passive Anode mit Unterstützung von Stromspannung den Antrieb; je nach dem Grad der Gefahr von galvanischer Korrosion.
- 3. Stufe: Sofern eine geringere Spannung als 50% vorherrscht, wird eine herkömmliche Anode zum Schutz gegen Korrosion verwendet.

Hauptvorteile:

- Hohe Funktionssicherheit durch dreifachen Schutz
- Keine periodische Anodenwartung nötig
- Der Status kann jederzeit im EVC- Display abgelesen werden.
- Mit einem System können bis zu 4 Anlagen geschützt werden.

DER NEUE ZWEIBLATT- FALTPROPELLER EIN ERFOLGSMODELL KONSEQUENT FORTGESETZT

Mit dem neuen Zweiblatt-Modell wird das Konzept des erfolgreichen Volvo Penta Dreiblatt-Faltpropellers auch für Motoren mit weniger Leistung genutzt. Dabei bleiben alle Vorteile des patentierten Falprinzips erhalten. Effiziente Propeller für effizienteres Segeln.

Spezifikationen im Überblick:

- Gleiche Form wie Drei- & Vierblattversion
- Für Motoren ab 4 kW
- Geringer Widerstand beim Segeln
- Zuverlässige Entfaltung
- Gleicher Wirkungsgrad wie Festpropeller im Vorwärtsgang;
- 50% im Rückwärtsgang
- Für Wellen- und S-Antrieb
- Kompatibel mit einer Vielzahl von Motortypen



Einsatzbereich der Faltpropeller Produktpalette von Volvo Penta



Wir beantworten gerne Ihre Fragen:

Volvo Penta Büro Kiel:

Verkauf Motoren:

Jan Wiese, Verkaufsleiter Boots- und Yachtmotoren	+49 (0)431 3994-113
Bernhard Fründt, Erstausrüstung, Betreuung Boots- und Yachthandel	+49 (0)431 3994-114
Ralf Stapelfeldt Neumotorisierung, Außendienst Nord	+49 (0)431 3994-108
Jan Mittelstädt, Neumotorisierung, Außendienst Mitte	+49 (0)431 3994-227
Fred Wagenbach Neumotorisierung, Außendienst Mitte	+49 (0)6102 36693381

Verkauf Teile und Zubehör

Frank Abraham Verkaufsleiter Teile und Zubehör	+49 (0)431 3994-220
Ralf Stapelfeldt Außendienst Nord	+49 (0)431 3994-108
Jan Mittelstädt, Außendienst Mitte	+49 (0)431 3994-227
Fred Wagenbach Außendienst Mitte	+49 (0)6102 36693381

Volvo Penta Büro Österreich:

Verkauf Motoren, Teile und Zubehör

Peter Mayr	+43 (0)57500 12110
------------	--------------------

Volvo Penta Büro Schweiz:

Verkauf Motoren, Teile und Zubehör

Daniel Streit	+41 (0)32 3878467
Roger Muster	+41 (0)32 3878463