



FPT
INDUSTRIAL
MARINE
BATEAUX
COMMERCIAUX

**Our efficiency.
Your edge.**



FPT
INDUSTRIAL
MARINE
BATEAUX
COMMERCIAUX

**Our efficiency.
Your edge.**

À PROPOS DE FPT INDUSTRIAL

FPT Industrial est la marque de CNH Industrial dédiée au développement, production, vente et assistance de propulseurs pour les applications Marine, On Road, Off Road et Power Generation.

La société emploie plus de 8,000 personnes dans 10 établissements et 7 centres R&D. Le réseau commercial de FPT Industrial est composé de 73 concessionnaires et plus de 800 centres de services dans une centaine de pays. Une vaste offre, incluant six gammes de moteurs de 42 à 1,000 ch, des transmissions offrant un couple allant de 200 à 500 Nm, des essieux avant et arrière de 2 à 32 tonnes de PMAE (Poids Maximum à l'Essieu). FPT Industrial propose la gamme de moteurs au gaz naturel la plus complète du marché pour les applications industrielles, y compris des gammes de moteurs de 136 à 460 ch. Cette offre étendue et une concentration sur les activités de R&D font de FPT Industrial un leader mondial des groupes propulseurs industriels.

Nous travaillons pour des sociétés servant d'autres sociétés. Nous nous engageons à satisfaire les exigences aussi bien de nos clients directs que des clients finaux.

Nous sommes fiers d'être une société guidée par les innovations, capable de construire un avantage pour nos clients à travers la recherche et le développement permanent, et de créer de la valeur en tirant profit de cet avantage.

Aujourd'hui, FPT Industrial est l'un des acteurs leaders dans le monde en matière de moteurs, essieux et transmissions, figurant parmi les quatre premiers constructeurs mondiaux dans le segment des moteurs diesel de 2 à 20 litres.

LA VAGUE DE L'INNOVATION

Les moteurs FPT Industrial de bateaux de plaisance et commerciaux se distinguent par leur incroyable qualité, leurs caractéristiques et leur polyvalence d'utilisation. Ils apportent une puissance et un couple maximaux spécifiques et continus à bas régime. Ils atteignent une meilleure efficacité dans toutes les conditions de mer. Ils vantent également une durabilité impressionnante.

La réduction spectaculaire du bruit et des vibrations associe puissance et plaisir de navigation. Les émissions de gaz d'échappement ont également été réduites, ce qui a permis de réduire l'impact sur l'environnement et de se conformer à la législation la plus stricte.

Notre expérience en ingénierie nous a permis d'obtenir une conception légère, avec de faibles rapports volume/puissance et poids/puissance, pour une installation plus facile et des performances supérieures.

Technologie d'avant-garde et extraordinaires avantages

Performances

Puissance spécifique maximale élevée et continue. Couple élevé à bas régimes. Légèreté (rapports poids/puissance réduits).

Flexibilité

Aspect compact (rapports volume/puissance réduits). Gamme complète d'accessoires à disposition. Vaste gamme de certifications concernant les émissions et la propulsion. Versions « keel cooling » à disposition.

Faible impact sur l'environnement

Réduction remarquable des émissions à l'échappement. Faibles niveaux sonores et vibrations.

Faibles coûts d'exploitation

Allongement des intervalles d'entretien. Allongement des intervalles entre les révisions.

Réglementations sur les émissions maritimes

IMO

| kW | ch | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------|-------|--|------|------|------|------|------|
| > 130 | > 174 | Tier II (Tier III zones de contrôles des émissions uniquement) | | | | | |

L'Organisation maritime internationale (OMI ou IMO) régleme les émissions polluantes des moteurs diesel supérieurs à 130 kW (174 ch). Les moteurs utilisés exclusivement pour des applications de secours sont exemptés. La norme IMO Tier III s'applique uniquement lorsque les navires évoluent à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de NOx. La norme Tier III s'applique dans les zones de contrôles des émissions de NOx d'Amérique du Nord et de la mer des Caraïbes américaine pour les navires construits à partir du 1er janvier 2016.

UE

| kW | ch | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------|--------|------------|------|---------|---------|------|------|
| 19-299 | 25-401 | Stage IIIA | | Stage V | | | |
| > 299 | > 401 | Stage IIIA | | | Stage V | | |
| Plaisance | | RCD 2 | | | | | |

La directive relative aux engins mobiles non routiers régleme les émissions polluantes des moteurs diesel installés sur des bateaux de navigation intérieure navigant dans l'UE. La directive relative aux bateaux de plaisance régleme les émissions sonores et polluantes des moteurs à propulsion installés sur des bateaux de plaisance navigant dans l'UE.

États-Unis - EPA

| kW | ch | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------|-------|--------|------|------|------|------|------|
| <600< | <805T | Tier 3 | | | | | |
| ≥600 | ≥805 | Tier 4 | | | | | |

L'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA) régleme les émissions polluantes des moteurs diesel installés sur des bateaux immatriculés ou battant pavillon américain.

Classification maritime

Conditions de référence pleine charge

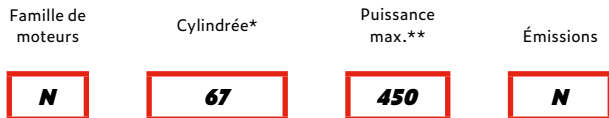
| Référence | ISO 8665 |
|--|----------|
| Pression ambiante (kPA) : | 100 |
| Température ambiante (°C) : | 25 |
| Humidité relative (%) : | 30 |
| Densité du carburant (kg/dm ³) : | 0,84 |
| Pouvoir calorifique du carburant (kJ/kg) : | 42700 |
| Température du carburant (°C) : | 40 |

Classification

Définition

| | | Définition |
|-------|--|---|
| A1 | Service de plaisance rapide courte distance | Limitée à 10 % du temps Vitesse de croisière à un régime moteur <90 % du régime nominal étalonné 300 h/a |
| A2/B1 | Service commercial ou de plaisance longue distance | Limitée à 10 % du temps Vitesse de croisière à un régime moteur <90 % du régime nominal étalonné 1000 h/a |
| B | Service léger | Limitée à 10 % du temps Vitesse de croisière à un régime moteur <90 % du régime nominal étalonné 1500 h/a |
| C | Service intermédiaire | Limitée à 25 % du temps Vitesse de croisière à un régime moteur <90 % du régime nominal étalonné 3000 h/a |
| D | Service continu | jusqu'à 100 % du temps h/y illimitées |

Dénomination commerciale des moteurs marins



Définition

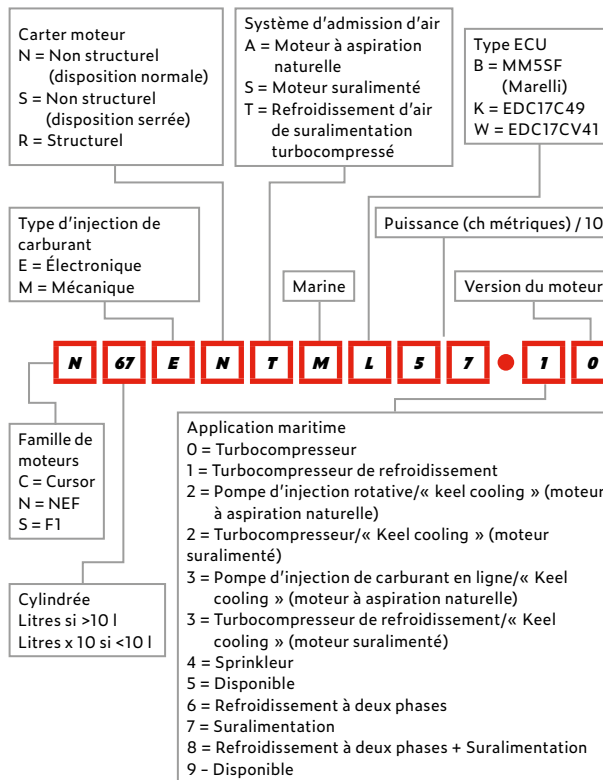
| | | |
|--------------------|--|--|
| Famille de moteurs | Série F1 Série NEF Série Cursor | S N C |
| Cylindrée* | Séries F1 et NEF Série Cursor | Cylindrée (l) x 10 F1 3 l = 30 Cylindrée (l) Cursor 15,9 l = 16 |
| Puissance max.** | Puissance nominale max. A1/A2 du moteur (ch) Puissance nominale continue D du moteur (ch) | |
| Émissions | E = émissions UE N = émissions ALENA | |

* Cylindrée >10 l – Litres ; Cylindrée <10 l - litres x 10

** Puissance : Puissance max. du moteur (ch métriques)

Commercial : Puissance continue max. du moteur (ch métriques)

Identification technique des moteurs marins





Spécifications des moteurs

| Modèle de moteur | Puissance | kW | ch | tr/min | Dimensions* (L**xLxH) (mm) | Poids à sec (kg) |
|------------------|-----------|------|-------|--------|----------------------------|------------------|
| S30 230 E | B | 129 | 175,5 | 3500 | 780 x 775 x 753 | 330 |
| S30 230 E | C | 85 | 115,6 | 3500 | 780 x 775 x 753 | 330 |
| N40 170*** | C | 125 | 170 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 170*** | C | 110 | 150 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 170*** | C | 74 | 100 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 170*** | C | 63 | 85 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 250 E | B1 | 169 | 230 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 250 E | B | 147 | 200 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 250 E | C | 110 | 150 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N40 250 E | C | 74 | 100 | 2800 | 850 x 780 x 785 | 490 |
| N45 100 | B | 66,5 | 90 | 2800 | 811 x 700 x 836 | 450 |
| N45 100 | D | 63 | 85 | 2800 | 811 x 700 x 836 | 450 |
| N60 400 E | B1 | 272 | 370 | 3000 | 1072 x 739 x 778 | 595 |
| N60 400 E | B | 242 | 330 | 3000 | 1072 x 739 x 778 | 595 |
| N60 400 E | C | 198 | 270 | 3000 | 1072 x 739 x 778 | 595 |
| N67 150 | B | 99,5 | 135 | 2800 | 1052 x 705 x 910 | 530 |
| N67 150 | D | 92 | 125 | 2800 | 1052 x 705 x 910 | 530 |
| N67 170*** | D | 125 | 170 | 2300 | 1089 x 780 x 788 | 600 |
| N67 220 | C | 132 | 180 | 2800 | 1072 x 749 x 800 | 605 |
| N67 220 | D | 110 | 150 | 2800 | 1072 x 749 x 800 | 605 |
| N67 280 | B | 191 | 260 | 2800 | 1072 x 749 x 800 | 605 |
| N67 280 | C | 169 | 230 | 2800 | 1072 x 749 x 800 | 605 |
| N67 280 | D | 132 | 180 | 2500 | 1072 x 749 x 800 | 605 |

* Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur.

** Longueur au volant.

*** Certification IWV Stage V.

| Modèle de moteur | Puissance | kW | ch | tr/min | Dimensions* (L**xLxH) (mm) | Poids à sec (kg) |
|------------------|-----------|-----|------|--------|----------------------------|------------------|
| N67 450 N | B1 | 309 | 420 | 3000 | 1089 x 780 x 788 | 600 |
| N67 450 N | B | 272 | 370 | 3000 | 1089 x 780 x 788 | 600 |
| N67 450 N | C | 257 | 350 | 3000 | 1089 x 780 x 788 | 600 |
| N67 550 | B1 | 368 | 500 | 3200 | 1089 x 850 x 825 | 721 |
| N67 550 | B | 353 | 480 | 3200 | 1089 x 850 x 825 | 721 |
| N67 570 EVO | B1 | 390 | 530 | 3000 | 1089 x 847 x 825 | 721 |
| N67 570 EVO | B | 357 | 485 | 3000 | 1089 x 847 x 825 | 721 |
| C90 170*** | D | 125 | 170 | 2000 | 1288 x 863 x 962 | 950 |
| C90 380 | C | 301 | 410 | 2000 | 1288 x 863 x 962 | 950 |
| C90 380 | D | 279 | 380 | 2000 | 1288 x 863 x 962 | 950 |
| C90 620 E | B1 | 426 | 580 | 2530 | 1288 x 868 x 962 | 940 |
| C90 620 E | B1 | 404 | 550 | 2530 | 1288 x 868 x 962 | 940 |
| C90 620 E | B | 368 | 500 | 2530 | 1288 x 868 x 962 | 940 |
| C90 620 E | C | 331 | 450 | 2530 | 1288 x 868 x 962 | 940 |
| C13 500 | C | 382 | 520 | 2000 | 1465 x 1000 x 1058 | 1345 |
| C13 500 | D | 367 | 500 | 2000 | 1465 x 1000 x 1058 | 1345 |
| C13 825 E | B1 | 551 | 750 | 2400 | 1465 x 1000 x 1058 | 1395 |
| C13 825 E | B | 478 | 650 | 2400 | 1465 x 1000 x 1058 | 1395 |
| C13 825 E | C | 441 | 600 | 2400 | 1465 x 1000 x 1058 | 1395 |
| C16 600 | D | 441 | 600 | 1800 | 1465 x 1000 x 1160 | 1570 |
| C16 600 | D | 404 | 550 | 1800 | 1465 x 1000 x 1160 | 1570 |
| C16 600 | D | 368 | 500 | 1800 | 1465 x 1000 x 1160 | 1570 |
| C16 1000 | B1 | 735 | 1000 | 2300 | 1465 x 1136 x 1160 | 1640 |
| C16 1000 | B | 662 | 900 | 2300 | 1465 x 1136 x 1160 | 1640 |
| C16 1000 | C | 599 | 815 | 2300 | 1465 x 1136 x 1160 | 1640 |
| C16 1000 | C | 551 | 750 | 2300 | 1465 x 1136 x 1160 | 1640 |
| C16 1000 | C | 478 | 650 | 2300 | 1465 x 1136 x 1160 | 1640 |

LA SÉRIE F1





S30 230 E

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 4 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 3,0 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 129 (175,5) à 3.500 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|--|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 780 x 775 x 753 mm |
| Poids à sec | 330 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | RCD II |
|---|-----------|-------|--------|--|--------|
| | kW | ch | | | |
| B | 129 | 175,5 | 3500 | 215 @ 2400 | ● |
| C | 85 | 115,6 | 3500 | 217 @ 2400 | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



LA SÉRIE NEF



N40 170

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 4 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 3,9 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 125 (170) à 2.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|--|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 850 x 780 x 785 mm |
| Poids à sec | 490 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | kW | ch | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IWW V |
|-----------|-----|-----|--------|--|-------|
| C* | 125 | 170 | 2800 | 210 @ 2200 | ● |
| C* | 110 | 150 | 2800 | 216 @ 2200 | ● |
| C* | 74 | 100 | 2800 | 213 @ 1800 | ● |
| C* | 63 | 85 | 2800 | 224 @ 1900 | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N40 250 E

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 4 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 3,9 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 169 (230) @ 2.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|-----------------------------|
| Dimensions ¹ | L**xLxH) 850 x 780 x 785 mm |
| Poids à sec | 490 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | kW | ch | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II |
|-----------|-----|-----|--------|--|--------|--------|
| B1* | 169 | 230 | 2800 | 213 @ 2000 | ● | ● |
| B* | 147 | 200 | 2800 | 214 @ 2550 | - | - |
| C | 110 | 150 | 2800 | 214 @ 2550 | - | ● |
| C | 74 | 100 | 2800 | 213 @ 1800 | - | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N45 100

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 4 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 4,5 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 66,5 (90) à 2.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | NA |
| Soupapes par cylindre : | 2 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | Mécanique |
| Système à injection : | M |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xL1xH) 811 x 700 x 836 mm |
| Poids à sec | 450 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) |
|-----------|-----------|----|--------|--|
| | kW | ch | | |
| B* | 66,5 | 90 | 2800 | 228 @ 1800 |
| D* | 63 | 85 | 2800 | 228 @ 1800 |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N60 400 E

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 5,9 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 272 (370) à 3.000 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TAA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|--|
| Dimensions ¹ | (L ² xL1xH) 1072 x 739 x 778 mm |
| Poids à sec | 595 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II |
|-----------|-----------|-----|--------|--|--------|--------|
| | kW | ch | | | | |
| B1 | 272 | 370 | 3000 | 208 @ 2250 | ● | ● |
| B | 242 | 330 | 3000 | 208 @ 2000 | ● | ● |
| C | 198 | 270 | 3000 | 208 @ 2000 | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



N67 150

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 99,5 (135) à 2.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | NA |
| Soupapes par cylindre : | 2 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | Mécanique |
| Système à injection : | M |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1052 x 705 x 910 mm |
| Poids à sec | 530 kg |

- ¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur
² Longueur au volant

| Puissance | kW | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | |
|-----------|------|-----|--------|-----------------------------------|--------|
| | ch | | | | |
| B* | 99,5 | 135 | 2800 | 225 | @ 1800 |
| D* | 92 | 125 | 2800 | 225 | @ 1400 |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N67 170

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 125 (170) à 2.300 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1089 x 780 x 788 mm |
| Poids à sec | 530 kg |

- ¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur
² Longueur au volant

| Puissance | kW | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | | IWW V |
|-----------|-----|-----|--------|-----------------------------------|--------|-------|
| | ch | | | | | |
| D* | 125 | 170 | 2300 | 216 | @ 1800 | • |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N67 220

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 132 (180) @ 2.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TC |
| Soupapes par cylindre : | 2 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | Mécanique |
| Système à injection : | M |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1072 x 749 x 800 mm |
| Poids à sec | 605 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II |
|-----------|-----------|-----|--------|--|--------|
| | kW | ch | | | |
| C | 132 | 180 | 2800 | 211 @ 1800 | ● |
| D | 110 | 150 | 2800 | 219 @ 2400 | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



N67 280

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 191 (260) @ 2.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 2 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | Mécanique |
| Système à injection : | M |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1072 x 749 x 800 mm |
| Poids à sec | 605 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II |
|-----------|-----------|-----|--------|--|--------|
| | kW | ch | | | |
| B* | 191 | 260 | 2800 | 209 @ 1800 | ● |
| C* | 169 | 230 | 2800 | 215 @ 2100 | ● |
| D* | 132 | 180 | 2500 | 208 @ 2000 | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N67 450 N

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 309 (420) à 3.000 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| Dimensions ¹ | (L ² x1xH) | 1089 x 780 x 788 mm |
| Poids à sec | | 600 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II | EPA Tier 3 Commercial China GB II (GB15097-2016) |
|-----|-----------|-----|--------|--|--------|--------|--|
| | kW | ch | | | | | |
| B1* | 309 | 420 | 3000 | 206 @ 2000 | ● | ● | ● |
| B* | 272 | 370 | 3000 | 206 @ 1800 | ● | ● | ● |
| C* | 257 | 350 | 3000 | 207 @ 1800 | ● | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



N67 550

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 368 (500) à 3.200 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| Dimensions ¹ | (L ² x1xH) | 1089 x 850 x 825 mm |
| Poids à sec | | 721 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II | EPA Tier 3 Commercial China GB II (GB15097-2016) |
|----|-----------|-----|--------|--|--------|--------|--|
| | kW | ch | | | | | |
| B1 | 368 | 500 | 3200 | 209 @ 1800 | ● | ● | ● |
| B | 353 | 480 | 3200 | 209 @ 1800 | ● | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



N67 570 EVO

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 6,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 390 (530) @ 3.000 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| Dimensions ¹ | (L ² x1xH) | 1089 x 847 x 825 mm |
| Poids à sec | | 721 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | kW | ch | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II | EPA Tier 3 Commercial |
|-----------|-----|-----|--------|--|--------|--------|-----------------------------|
| B1* | 390 | 530 | 3000 | 209 @ 1900 | ● | ● | ● |
| B* | 357 | 485 | 3000 | 211 @ 2300 | ● | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



LA SÉRIE CURSOR



C90 170

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 8,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 125 (170) @ 2.000 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² x1xH) 1288 x 863 x 962 mm |
| Poids à sec | 950 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | kW | ch | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IWW |
|-----------|-----|-----|--------|--|-----|
| D | 125 | 170 | 2000 | 207 @ 1200 | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



C90 380

| | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 8,7 |
| Puissance max. (kW (ch) à tr/min) : | 301 (410) @ 2.000 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² x1xH) 1288 x 863 x 962 mm |
| Poids à sec | 950 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | kW | ch | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | China GB I (GB15097-2016) |
|-----------|-----|-----|--------|--|--------|------------------------------|
| C | 301 | 410 | 2000 | 203 @ 1800 | ● | ● |
| D* | 279 | 380 | 2000 | 206 @ 1800 | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



C90 620 E

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 8,7 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 426 (580) à 2.530 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1288 x 868 x 962 mm |
| Poids à sec | 940 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II | EPA Tier 3 Commercial | China GB II (GB15097-2016) |
|-----------|-----------|-----|--------|-----------------------------------|--------|--------|-----------------------|----------------------------|
| | kW | ch | | | | | | |
| B1 | 426 | 580 | 2530 | 213 @ 2200 | ● | ● | ● | - |
| B1 | 404 | 550 | 2530 | 209 @ 2200 | ● | ● | ● | ● |
| B | 368 | 500 | 2530 | 204 @ 2000 | ● | ● | ● | ● |
| C | 331 | 450 | 2530 | 202 @ 1800 | ● | ● | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



C13 500

| | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 12,9 |
| Puissance max. (kW (ch) à tr/min) : | 382 (520) @ 2.000 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | EUI |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1465 x 1000 x 1058 mm |
| Poids à sec | 1345 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II |
|-----------|-----------|-----|--------|-----------------------------------|--------|
| | kW | ch | | | |
| C | 382 | 520 | 2000 | 195 @ 1500 | ● |
| D* | 367 | 500 | 2000 | 195 @ 1600 | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



* Versions « keel cooling » disponibles également

C13 825 E

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 12,9 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 551 (750) @ 2.400 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | EUl |

POIDS ET DIMENSIONS

| | | |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Dimensions ¹ | (L ² ×l×H) | 1465 x 1000 x 1058 mm |
| Poids à sec | | 1395 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II |
|-----------|-----------|-----|--------|--|--------|--------|
| | kW | ch | | | | |
| B1 | 551 | 750 | 2400 | 198 @ 1900 | ● | ● |
| B | 478 | 650 | 2400 | 207 @ 1500 | ● | ● |
| C | 441 | 600 | 2400 | 207 @ 1500 | ● | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUl | Injecteur-pompe à contrôle électronique |



C16 600

| | |
|--|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 15,9 |
| Puissance continue max. (kW (ch) à tr/min) : | 441 (600) @ 1.800 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | | |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Dimensions ¹ | (L ² ×l×H) | 1465 x 1000 x 1160 mm |
| Poids à sec | | 1570 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | Puissance | | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | EPA Tier 3 Commercial | China GB II (GB15097-2016) |
|-----------|-----------|-----|--------|--|--------|-----------------------------|-------------------------------|
| | kW | ch | | | | | |
| D | 441 | 600 | 1800 | 199 @ 1200 | ●* | ●* | ● |
| D | 404 | 550 | 1800 | 199 @ 1200 | ●* | - | ● |
| D | 368 | 500 | 1800 | 199 @ 1200 | ●* | ●* | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUl | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



C16 1000

| | |
|---|---------------------------|
| Disposition : | 6 cylindres en ligne |
| Cylindrée totale (l) : | 15,9 |
| Puissance maximale (kW (ch) à tr/min) : | 735 (1000) à 2.300 |
| Cycle thermodynamique : | Diesel 4 temps |
| Traitement de l'air : | TCA |
| Soupapes par cylindre : | 4 |
| Système de refroidissement : | liquide |
| Sens de rotation (face au volant) : | Dans le sens anti-horaire |
| Gestion moteur : | électronique |
| Système à injection : | CR |

POIDS ET DIMENSIONS

| | |
|-------------------------|---|
| Dimensions ¹ | (L ² xLxH) 1465 x 1136 x 1160 mm |
| Poids à sec | 1640 kg |

¹ Les dimensions peuvent changer en fonction des options du moteur

² Longueur au volant

| Puissance | kW | ch | tr/min | g/kWh à tr/min (Meilleure valeur) | IMO II | RCD II | EPA Tier 3 Commercial | China GB II (GB15097-2016) |
|-----------|-----|------|--------|--|--------|--------|-----------------------------|-------------------------------|
| | | | | | | | | |
| B1 | 735 | 1000 | 2300 | 205 @ 1700 | ● | ● | ● | ● |
| B | 662 | 900 | 2300 | 203 @ 1700 | ● | ● | - | ● |
| C | 599 | 815 | 2300 | 203 @ 1700 | ●* | ● | ●* | ● |
| C | 551 | 750 | 2300 | 200 @ 1600 | ●* | ● | ●* | ● |
| C | 478 | 650 | 2300 | 208 @ 1600 | ●* | ● | ●* | ● |

Alimentation d'air

| | |
|-----|--|
| TCA | Turbocompressé avec post-refroidissement |
| TC | Turbocompressé |
| NA | Aspiration naturelle |

Système d'injection

| | |
|-----|---|
| M | Mécanique |
| CR | Rampe commune |
| EUI | Injecteur-pompe à contrôle électronique |
| * | Versions « keel cooling » disponibles également |



Red Horizon

FPT Industrial, en collaboration avec deux entreprises de premier plan, NAVICO (SIMRAD) et ZF, est fière de présenter RED HORIZON : un système « Premium » intégré pour la surveillance et le contrôle du moteur/de la navigation doté de technologies à la pointe.

Systèmes de surveillance

Caractéristiques principales de l'écran FPT Premium 7 po

L'écran FPT Premium 7 po, basé sur la technologie SIMRAD, est compact et parfait pour les bateaux de sport, les dayboats et les consoles centrales. Conçu pour surveiller les données du moteur, le panneau offre la possibilité d'étendre les options d'affichage avec une vaste gamme de fonctions de navigation.

- Affichage grand écran avec rétroéclairage à LED
- Commandes à écran tactile faciles d'utilisation, comme sur une tablette
- Vaste gamme de données moteur, de surveillance des alarmes et d'options telles que le contrôle du système de divertissement à bord
- Option d'affichage multifonction : traceur de carte (C-MAP charts) riche en fonctionnalités, avec récepteur GPS intégré et surveillance d'autres options*, telles que radar, echosondeur et pilote automatique
- Connectivité intégrée sans fil avec un smartphone ou une tablette compatible, pour un accès instantané aux cartes, radar et autres fonctionnalités depuis n'importe quel endroit à bord
- En plus de l'écran 7 po, les tailles MFD 9 po, 12 po et 16 po complètent la série des écrans FPT Premium

* Dispositifs fournis par le réseau NAVICO (SIMRAD)

Systèmes de contrôle électronique

Commandes électroniques – Contrôle FPT Premium Principales fonctionnalités

FPT utilise des systèmes de contrôle électronique à propulsion ZF à la pointe de la technologie électronique, spécialement adaptés aux moteurs FPT

- Le contrôle électronique Premium est un système puissant qui intègre la toute dernière technologie bus CAN dans une tête de commande innovatrice et compacte, avec un levier ergonomique et un écran convivial permettant de sélectionner facilement toutes les fonctions.
- Installé facilement par plug-in, le contrôle « Premium » assure une gestion complète de la navigation, avec mise en place de fond, verrouillage de démarrage, protection d'urgence contre l'inversion, synchronisation du moteur et fonctions optionnelles pour l'amarrage ou la pêche à la traîne.
- Jusqu'à six stations de contrôle.

Systèmes de manœuvre – Manette FPT Premium Principales fonctionnalités

Capable de contrôler simultanément les moteurs, les transmissions et les propulseurs, la manette « Premium » assure une facilité de commande de bateau inégalée pendant les manœuvres. La manette « Premium » présente les principaux avantages suivants : contrôle de bateau à basse vitesse, manœuvres faciles dans les espaces restreints, positionnement du bateau contre le vent et le courant

Principales fonctionnalités techniques :

- Système 12/24 V CC
- Station de manette basée sur le CAN, avec une commande pour prendre le contrôle et sélectionner les fonctions
- Module de manœuvre certifié CE
- Connexion CAN au processeur de contrôle « Premium »
- Options :
 - Position de maintien
 - Interface avec commande de braquage ZF
 - Jusqu'à six stations de contrôle

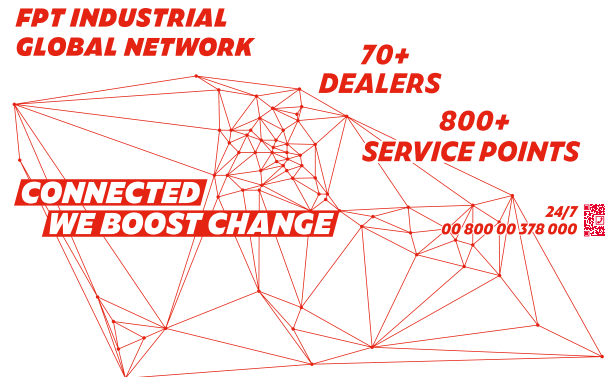
Options de moteurs marins

FPT Industrial offre toute une gamme d'options pour compléter votre moteur :

- Suspensions (silentbloc)
- Circuit électrique 12 V/24 V
- Circuit électrique pôles isolés
- Alternateurs améliorés
- Prise de force avant
- Kit instruments
- Panneaux numériques et analogiques
- Conduites d'échappement à refroidissement liquide ou à sec
- Boîtes de vitesses
- Certification des moteurs à propulsion et des émissions avec plusieurs sociétés de classification
- Convertisseur NMEA2000
- Levier de commande à distance
- Red Horizon

Pour obtenir plus d'informations, veuillez contacter votre distributeur local, que vous trouverez via notre outil de localisation sur fptindustrial.com.

Réseau mondial FPT Industrial



FPT Industrial S.p.A.

fptindustrial.com

Via Puglia 15, 10156 Turin, Italie

marketing@fptindustrial.com

Tous les dessins, photos, illustrations et descriptions figurant dans ce document se basent sur les informations produites en possession de FPT Industrial au moment de l'impression (28/02/2022). Certaines gammes de moteurs ont une configuration spécifique définie pour un type de marché, et pourraient donc ne pas figurer ni être vendues sur tous les autres marchés. Les couleurs apparaissant dans ce document pourraient ne pas être conformes aux originaux. FPT Industrial se réserve le droit d'apporter toute modification, à tout moment et sans préavis, à la conception, aux matériaux, aux composants, à l'équipement et/ou aux spécifications techniques.