



4. syyskuuta 2017

Voimalinjoja kaikkiin tarpeisiin ja sovelluksiin

- Scania lisää jatkuvasti valikoimaansa uusia Euro 6 -moottoreita
- Uuden sukupolven V8-moottoreilla saavutetaan jopa 7–10 prosentin kulutussäästöt
- Scanian viisisylinterisistä rivimoottoreista on nyt viisi versiota
- 13-litraisten moottoreiden kvartetilla on täydennetty 370-hevosvoimaisella versiolla.

Scanian uuden kuorma-autosukupolven moottorivalikoimassa on nyt kolmessa moottoriperheessä yhteensä kolmetoista Euro 6 -moottoria, teholtaan 280–730 hevosvoimaa. Kesäkuussa myyntiin tulleita moottoreita seurasi suurin osa niistä akseli- ja vaihteistokonfiguraatioista, jotka tarvitaan räätälöitäessä maansiirto- ja rakennusalan ajoneuvoja, täysipainoisia puutavarayhdistelmiä ja raskaiden kuljetusten vetoautoja; avainsanat ovat lujuus ja tuottavuus. Voimalinjan valinnasta riippumatta Scania voi nyt tarjota polttoaineelle entistäkin vähemmän persoja moottoreita auttaen siten asiakkaitaan saavuttamaan parhaan mahdollisen käyttötalouden ja kannattavuuden.

"Kuten hyvin tiedetään, maansiirto- ja rakennusalan ajoneuvot ovat kuorma-automaailman "yleismiehiä", jotka joutuvat selviämään monista tehtävistä ja haasteista", sanoo Scania Trucksin tuotejohtaja Anders Lampinen. "Riippumatta sovelluksesta ja siitä, missä rakennusalan prosessissa toimit, sinun tulee Scanian asiakkaana aina tuntea, että ajoneuvossa on polttoainetaloudeltaan ja työtehtävän kannalta optimaalinen voimalinja."

Kesäkuussa Scania esitteli 16-litraisten V8-moottoreiden täysin uuden sukupolven, jonka polttoaineenkulutus, kuljetustehtävästä riippuen, on 7–10 prosenttia entistä alhaisempi. V8-moottoreiden parannus johtuu pääosin siitä, että niihin on tehty samanlaiset muutokset kuin Scanian 13-litraisiin moottoreihin, jotka julkistettiin Scanian uuden kuorma-autosukupolven ensiesittelyn yhteydessä syksyllä 2016.

Muutoksista mainittakoon se, että Scania lähes kaikissa moottoreissaan käyttää pakokaasujen jälkikäsitteilyyn ainoastaan valikoivaa katalyyttistä pelkistystä (SCR), minkä vuoksi moottorit on voitu rakentaa sekä kevyemmiksi että yksinkertaisemmiksi kiinteäsiipisen turboahtimen käytön ja pakokaasujen kierrätyksen (EGR) puuttumisen ansiosta.



Scanian V8-moottoreiden uusi sukupolvi kuluttaa 7–10 prosenttia vähemmän polttoainetta uuden tekniikan ja päivitettyjen apulaitteiden ansiosta; samalla moottorit ovat entistäkin vankempia ja luotettavampia.

Päivitetty 9-litrainen moottori

Scanian kolmannelle moottoriperheelle, vankoilte viisisylinterisille 9-litraisille, on myös tehty vastaavanlainen uudistus; kolme eritehoista uutuutta julkistettiin alkukesällä 2017. Tässäkin voidaan päästä merkittävään, jopa 3 prosentin polttoainesäästöön.

Moottorin ohjausohjelmisto on uusittu ja palotilat on muotoiltu uudelleen. Öljyn jäähtytys on nyt termostaattiohjattu. Tämä laskee osaltaan polttoaineen kulutusta noin prosentilla, sillä öljyn toimintalämpötila voi yleensä olla entistä korkeampi. Jäähdyttimen tuuletin on asennettu suoraan kampiakselille, eli energiaa kuluttava välitys on jäänyt pois.

DC09-moottoreille on yhteistä se, että niissä kaikkien muiden moottoreiden* tavoin on kiinteäsiipinen turboahdin (FGT) ja että pakokaasujen jälkikäsittelyyn käytetään yksinomaan valikoivaa katalyyttistä pelkistystä (SCR).



Scanian suositusta 9 litran moottorista on nyt viisi Euro 6 -versiota, joista kaksi voi käyttää polttoaineena puhdasta biodieseliä.

“Scanialla on erittäin hyviä kokemuksia kiinteäsiipisen turboahdinten ja pakokaasujen SCR-jälkikäsittelyn yhdistämisestä”, Lampinen painottaa. "Nämä ovat energiatehokkaita, vankkoja ja erittäin luotettavia moottoreita, jotka päivät pitkät toimivat voimanlähteenä monissa maansiirto- ja jakeluautoissa.

Muista kulutusta vähentävistä muutoksista mainittakoon korkeampi puristussuhde; ennen se oli 18,0:1 ja nyt 19,0:1; 190 baariin kasvanut sylinteripaine (180 baaria 280-moottorissa) sekä tehokkaammat palotilat.



Vahva ja vankka

DC09 on moottori, joka on testattu ja luotettava. Se on ollut pitkään osa Scanian valikoimaa, ja kunkin sukupolvenvaihdoksen yhteydessä tehdyt parannukset ovat varmistaneet, että se on aina ykkösvalinta polttoainetalouden ja käytettävyyden osalta.

Koska tehokkain DC09 moottori tuottaa 1 700 Nm käyntinopeudella 1 050 r/min, ja vääntömomentti kasvaa nopeasti joutokäyntikierröksiltä, se toimii loistavasti tuhansissa raskaasti kuormatuissa jakeluautoissa ja monissa rakennusalan ajoneuvoissa, joissa DC09 on todettu mainioksi työjuhdaiksi kokonaisuutensa pisyessä 30 tonnin tuntumassa.

DC09-perhe käyttää kaikilta olennaisilta osin samaa tekniikkaa kuin kuusisylinteriset DC13-serkkunsa. Tasapainoakseleiden ja viisisylinterisen moottorin värähtelyjä vaimentavan epäsymmetrisen kampiakselijaon (ACPP) ansiosta viisisylinteriset moottorit käyvät nyt yhtä pehmeästi ja meluttomasti kuin kuusisylinterinen moottori. Näiden moottoreiden asiakaskunta koostuu asiakkaista, jotka haluavat voimaa, vankkaa rakennetta ja alhaista kulutusta, mutta jotka eivät esimerkiksi painosyistä halua kuusisylinteristä moottoria.

Biodiesel maistuu

Kesäkuussa esiteltiin uuden sukupolven ensimmäiset vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävät moottorit, DC09 320 ja DC09 360. Erittelystä riippuen molemmat voivat käyttää puhdasta dieseliä tai pelkkää FAMEa, esim. rapsiöljymetyyliesteriä (RME) tai molempia missä tahansa sekoitussuhteessa.

Nykyiset 320- ja 360-moottorit ovat ensimmäiset laatuaan; ne saavat myöhemmin seurakseen useita muitakin vaihtoehtoisille polttoaineille suunniteltuja Scania-moottoreita. Kaikki Scanian Euro 6 -moottorit voivat jo perusmuodossaan käyttää jopa 10 prosentilla biodieseliä seostettua dieseliä sen vaikuttamatta huolto-ohjelmaan.

Puhtaan biodieselin hiilidioksidipäästöt ovat merkittävästi alhaisemmat kuin tavanomaisen dieselin. Jotkut vaihtoehtoiset polttoainetyypit, esim. vetykäsitelty kasviöljy (HVO), voivat vähentää hiilidioksidipäästöjä jopa 90 prosentilla. Kaikki nykyisin tuotannossa olevat Euro 5 ja Euro 6 -moottorit voivat käyttää HVO:ta rajoituksitta riippumatta siitä, minkä sukupolven laitteesta on kyse.



Scania on nyt ryhtynyt laajentamaan uuden sukupolven autojen moottorivalikoimaa vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävillä Euro 6 -moottoreilla. Ensimmäisinä julkistetaan biodiesel-versiot, mutta lisää on tulossa.



"Scanian vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien moottoreiden valikoima on ainutlaatuisen leveä, ja lisää on tulossa, Scania Trucksin kaupunkisegmentin johtaja Henrik Eng sanoo. Siirtyminen kestäviin kuljetusratkaisuihin on Scanialle tärkeä alue, jolla työskentelemme sekä pitkäjänteisesti että 'tässä ja nyt' -kysymysten parissa."

* Paitsi DC16 730

Lisätietoja antaa:

Örjan Åslund, tuoteasiain johtaja, Scania Trucks

Puhelin: +46 70 289 83 78, s-posti: orjan.aslund@scania.com



Scanian uuden kuorma-autosukupolven nykyiset Euro 6 -moottorit:

Tekniset tiedot, DC09

	DC09 130 280 hv	DC09 126** 320 hv	DC09 127** 360 hv
Tyyppi	Suora		
Iskutilavuus	9,3 litraa		
Sytytysjärjestys	1-2-4-5-3		
Sylinterit	5		
Venttiiliä/sylinteri	4		
Sylinterin halkaisija x iskunpituus	130 x 140 mm		
Nokkatyyppi	Normaali		
Puristussuhde	19,0:1		
Polttonesteen ruiskutus	Scania XPI		
Päästöjen hallinta	Scania SCR		
Pakokaasujarru	190 kW @ 2400 r/min		
Öljymäärä	31 litraa		
Suurin teho	280 hv (206 kW) 1900 r/min	320 hv (235 kW) 1900 r/min	360 hv (265 kW) 1900 r/min
Suurin vääntömomentti	1400 Nm @ 1000–1350 r/min	1600 Nm @ 1050–1350 r/min	1700 Nm @ 1050–1350 r/min

** Saatavana myös 100 % biodieseliä kuten FAMEa käyttävänä versiona

Tekniset tiedot, DC13

	DC13 149 370 hv	DC13 141 410 hv	DC13 148 450 hv	DC13 155 500 hv
Tyyppi	Suora			
Iskutilavuus	12,7 litraa			
Sytytysjärjestys	1-5-3-6-2-4			
Sylinterit	6			
Venttiiliä/sylinteri	4			
Sylinterin halkaisija x iskunpituus	130 x 160 mm			
Nokkatyyppi	Miller	Normaali		
Puristussuhde	20,3:1	19,4:1		
Polttonesteen ruiskutus	Scania XPI			
Päästöjen hallinta	Scania SCR			
Pakokaasujarru	256 kW @ 2400 r/min			
Öljymäärä	43 litraa			
Suurin teho	370 hv (272 kW) 1900 r/min	410 hv (302 kW) 1900 r/min	450 hv (331 kW) 1900 r/min	500 hv (368 kW) 1900 r/min
Suurin vääntömomentti	1900 Nm @ 1000–1300 r/min	2150 Nm @ 1000–1300 r/min	2350 Nm @ 1000–1300 r/min	2550 Nm @ 1000–1300 r/min



Tekniset tiedot, DC16

	DC16 116 520 hv	DC16 117 580 hv	DC16 118 650 hv	DC16 108 730 hv
Tyyppi	V8			
Iskutilavuus	16,3 litraa			16,4 litraa
Sytytysjärjestys	1-5-4-2-6-3-7-8			
Sylinterit	90° V8			
Sylinterinkannet	8			
Venttiiliä/sylinteri	4			
Sylinterin halkaisija x iskunpituus	130 x 154 mm			
Nokkatyyppi	Miller	Normaali		
Puristussuhde	22,2:1	20,3:1		17,4:1
Poltonesteen ruiskutus	Scania XPI			
Päästöjen hallinta	Scania SCR			Scania EGR/SCR
Pakokaasujarru	297 kW @ 2400 r/min			320 kW @ 2400 r/min
Öljymäärä	43 litraa			
Suurin teho	520 hv (382 kW) 1900 r/min	580 hv (427 kW) 1900 r/min	650 hv (479 kW) 1900 r/min	730 hv (537 kW) 1900 r/min
Suurin vääntömomentti	2700 Nm @ 1000–1300 r/min	3000 Nm @ 950–1350 r/min	3300 Nm @ 950–1350 r/min	3500 Nm @ 1000–1400 r/min

Scanian kaikkien moottoriperheiden Euro 5 ja Euro 6 -moottorit voivat käyttää polttoaineena jopa 100 % vetykäsiteltyä kasviöljyä (HVO) ja mitä tahansa dieselin ja HVO:n seosta.

Scania on maailman johtavia kuljetusratkaisujen tarjoajia. Viemme yhdessä kumppaneidemme ja asiakkaidemme kanssa kuljetustoimintaa kestävämpään suuntaan. Vuonna 2016 toimitimme asiakkaillemme 73 100 kuorma-autoa, 8 300 linja-autoa sekä 7 800 teollisuus- ja merimoottoria. Nettomyynti oli n. 104 mrd. SEK (n. 10 mrd. EUR), josta palvelumyynnin osuus oli n. 20 prosenttia. Vuonna 1891 perustetulla ja yli 100 maassa toimivalla Scanialla on n. 46 000 työntekijää. Tutkimus- ja tuotekehitystoiminta on keskitetty Ruotsiin; sitä harjoitetaan myös Brasiliassa ja Intiassa. Tuotanto tapahtuu Euroopassa, Latinalaisessa Amerikassa ja Aasiassa; Afrikassa, Aasiassa ja Euraasiassa on myös alueellisia tuotantokeskuksia. Scania kuuluu Volkswagen Truck & Bus GmbH -konserniin. Lisätietoja saat osoitteesta www.scania.com.

[170903EN]