



Biatorbágy, 2019. augusztus 28.

## Csodálatos jövő áll a Scania V8 előtt

**Megújuló üzemanyagok szériában, nehezebb rakományokhoz még nagyobb teljesítmény, korszerű vezetéstámogató szoftver és egy tehergépkocsi kevesebb alkatrészsel, valamint könnyebb anyagokkal: a V8 előtt csodálatos jövő áll.**

Amióta 1969-ben megalkották, a Scania V8 azóta birtokolja az Utak Királya címet elismert teljesítményének és megbízhatóságának, ikonikus emblémájának és egyedülállóan dübörgő hangjának köszönhetően. Még napjainkban is, amikor a fuvarozási iparágat olyan mélyre ható technológiai és társadalmi változások érintik, mint a digitalizáció és a klímaváltozás. Vajon a király meg tudja majd tartani a koronáját az elkövetkező tíz vagy akár húsz évben? Milyen jövő vár a V8-ra?

*„Úgy gondolom, hogy a V8-nak határozottan van jövője” – mondta magabiztosan Anders Gau, a Scaniánál a V8-as motorok főmérnöke. „Ha belenézünk a visszapillantó tükörbe, és megnézzük, hogy milyen volt tíz vagy húsz évvel ezelőtt, akkor azt látjuk, hogy ugyanúgy nézett ki, mint most, volt nyolc hengere és nyolc dugattyúja. Persze nagyon sokat fejlesztettük; az elmúlt húsz évben eljutottunk az Euro 3-tól az Euro 6 károsanyag-kibocsátási normáig, 580-ról 730 lóerőre növeltük a teljesítményét és jelentősen csökkentettük az üzemanyag-fogyasztását, azonban még mindig úgy néz ki, mint egy V8-as.”*

### **Nehezebb rakományok esetén a V8 teljesítményére van szükség**

Anders Gau különösen kihangsúlyozta, hogy semmi sem veheti fel a versenyt a V8-assal, ha nehéz rakományokat kell szállítani, úgy most, mint a jövőben.

*„Ez egy robusztus, nagyteljesítményű motor, amely kiválóan megfelel nehéz rakományok üzemanyag-takarékos szállításához, például az erdészeti és a bányaiipari alkalmazások esetén” – magyarázta. „Húsz év nagy időtávlat, de akkor is igény lesz nehéz-tehergépkocsikra nehéz rakományok szállításához, hiszen ezek alapkövetelmények azokban az iparágakban. Erős V8-as motorra van szükség a feladatok ellátásához.”*

Azt gondolhatnánk, hogy ez a növekvő teljesítményigény automatikusan maga után vonja a motorok növekedését és bonyolultabbá válását, valamint az étvágyuk gyarapodását. De a V8 valójában éppen az ellenkező irányba halad.



Az utoljára 2017-ben bevezetett módosítások legjelentősebb eredményei az üzemanyag-hatékonyság megdöbbentő javulása (átlagosan öt százalékkal kisebb üzemanyag-fogyasztás) és a fokozottabb megbízhatóság. A motor nyolcvan kilogrammal könnyebb elődjénél, főként az egyszerűbb felépítése miatti kevesebb alkatrészének köszönhetően.

### **Hálózatba kapcsolhatóság: nem csak a villamosítás szerepel a V8 közeljövőjében**

Anders Gau meggyőződése, hogy a hálózatba kapcsolhatóság nagy hatással lesz a V8 jövőjére. Kiemelte, hogy már most is kompatibilis a Scania által kínált összes hálózatba kapcsolhatósági szolgáltatással és személyre szabott járművezető-továbbképzési modullal. Az intelligens hajtásláncokban lát továbbfejlesztési lehetőségeket, még jobban megkönnyítve a járművezetőnek, hogy minimalizálja az üzemanyag-fogyasztást.

*„Az intelligens hajtáslánc segít a megfelelő fokozatot választani és tudja, hogy mi történik majd a következő három kilométeren, így a járművezető számára lehetővé teszi a tehergépkocsi mozgási energiájának kihasználását. A rendszer már a dombtető elérése előtt elveszi a gázt, hagyja szabadon átgurulni, majd lefelé gyorsulni a járművet, és az így szerzett mozgási energia segítségével feljutni a következő emelkedőn. A V8 lehetővé teszi a járművezetőnek, hogy hosszabb ideig használja a leghatékonyabb fokozatot visszaváltás helyett – ugyanis kellő teljesítmény áll rendelkezésre ehhez. Ez valójában a legergiahatékonyabb szemlélet” – mondta.*

### **Hatékonyság nehezebb rakományok esetén**

A klímaváltozás és a levegőszennyezés tekintetében hogyan érinti majd a V8-at a fosszilis energiaforrásoktól mentes szállítási megoldások iránt növekvő igény? Lehet, hogy egy ilyen nagy dízelüzemű gépnek nem lesz helye egy ilyen jövőképben? Jonas Nordh, a fenntartható megoldásokért felelős igazgató másként látja. *„Én fenntarthatósági szempontból támogatom a V8 fejlesztését” – mondta.*

*„Ha 2030-ig nem lesz széles körűen elérhető a villamosítás, akkor valami másra lesz szükségünk addig, és ez az energiahatékonyság. A szén-dioxid-kibocsátás mintegy 25 százalékos csökkenésének az energiahatékonysági megoldásokból kell származnia.”*



Elmagyarázta, hogy a V8-asok nagyobb, nehezebb rakományokat tudnak szállítani, ezáltal kevesebb tehergépkocsi szükséges az adott fuvarfeladat elvégzéséhez, miközben az üzemanyag-fogyasztás ugyanazon a szinten marad, főként a mozgási energia kihasználásával, amit a V8-as motorok főmérnöke, Anders Gau említett.

Sőt, Jonas Nordh hozzátette: *„Ezért lehet a V8 élenjáró a fenntartható fuvarozásban. Ha megnézzük, hogy mit is csinálunk az új generációval, akkor azt látjuk, hogy javítjuk az energiahatékonyságot. Új dízelplatformunk a V8-ashoz már jelenleg is csökkenti az energiafogyasztást, és akár egy, akár 76 tonnát mozgat valaki, ezt a lehető leghatékonyabban kell elvégezni.”*

### **A megújuló üzemanyagok új lehetőségeket teremtenek**

Jonas Nordh hozzátette: *„A bioüzemanyagok korlátozott mennyiségben állnak rendelkezésre, ezért fontossági sorrendbe kell állítanunk, hogy melyik területen használjuk fel ezeket. A városokban nincs szükség ezekre, ott megfelel a villamosítás és a biogáz. De hegyvidékeken, bányákban és ahol 70-80 tonnás nehézsúlyú alkalmazásokra van szükség, ott kell a V8 ereje. A 730 lóerős, V8-as motort bio-fame (bio-zsír-sav-metil-észter) vagy HVO (hidrogénezett növényi olaj) üzemanyaggal működtetve is csökkenthetjük a szén-dioxid-lábnyomunkat.”*

Egy másik út a fosszilis energiaforrásoktól mentes közlekedés felé a hagyományos és a bioüzemanyagok keverése. A Scaniánál egy külön csapat foglalkozik ezzel az eljárással.

### **Egy könnyebb, de erősebb jármű**

A jövő fejlesztéseit befolyásolható tényezők között szerepel az olyan erősebb, de könnyebb anyagok megjelenése, mint például a kevlár és a karbonszál, azonban Kristofer Hansén, a Scania korábbi formatervezési és ipari terméktervezési vezetője óvatosságra int. Mint elmondta, ezek az anyagok egy ideje már jelen vannak az iparban, ám a költségességük lelassította az elterjedésüket. Az alumínium egy másik anyag, amely nagyobb szerepet kaphat a jövőben, és másokhoz hasonlóan a Scania is figyelembe veszi ezt, akárcsak más megoldásokat is.

„Ma már egy tehergépkocsi nagyon sok alkatrészből áll” – mondta Kristofer Hansén. „De a jövőben talán kevesebb alkatrészből épül majd fel az alváz, amely így könnyebb is lesz.”



**További információ:**

**Mile Orsolya**

Scania Hungária Kft.

E-mail: [orsolya.mile@scania.hu](mailto:orsolya.mile@scania.hu)

**A Scaniáról**

A Scania a közlekedési megoldások világszinten is vezető szállítója. Partnereinkkel és ügyfeleinkkel együtt élen járunk a fenntartható közlekedési rendszerre való átállásban. 2018-ban 88 000 tehergépkocsit, 8500 autóbust és 12 800 ipari, illetve hajómotort szállítottunk ki ügyfeleinknek. Nettó értékesítési árbevételünk meghaladta a 137 milliárd svéd koronát, amelynek mintegy 20 százaléka a szolgáltatásokkal kapcsolatos. Az 1891-ben alapított Scania vállalat ma már több mint 100 országban tevékenykedik és körülbelül 52 000 főt foglalkoztat. A kutatás és fejlesztés Svédországban összpontosul, ám Braziliában és Indiában is működnek ágazatai. A termelés Európában, Latin-Amerikában és Ázsiában folyik, míg regionális termelőközpontok üzemelnek Afrikában, Ázsiában és Eurázsiaiában. A Scania a TRATON SE vállalatcsoport része. További tájékoztatás: [www.scania.hu](http://www.scania.hu).