



Biatorbágy, 2017. június 8.

Hat új motorral bővült a Scania Euro 6-os kínálata

- Mostantól rendelkezésre áll a Scania öthengeres DC09 motorjának új generációja, háromféle teljesítményszinttel és még nagyobb hatékonysággal, 3%-os megtakarítást nyújtva
- Most vált teljessé a Scania DC13 kínálata, a Miller-vezérműtengellyel ellátott 370-es változat bevezetésével
- A DC09 az első motor, amely két alternatív üzemanyaggal működő változatot is kínál a Scania új generációs teherautóihoz

Gyorsan bővíti a Scania az új generációs teherautóihoz rendelkezésre álló Euro 6-os motorok számát. A vállalat igen elismert 9 literes motorjai mostantól öt különböző változatban készülnek, amelyek közül kettő FAME biodízzel is üzemelhet. Szintén új a kínálatban a Scania legnagyobb darabszámban értékesített, 13 literes motorcsaládjának utolsó tagja, a DC13 149, amelyet 370 lóerő teljesítmény és Miller-vezérműtengely jellemez. A Scania immár 12 Euro 6-os motort kínál gyártási programjában az új generációs teherautóihoz, ami azt jelenti, hogy a legtöbb ügyfél már tud olyan új generációs Scania tehergépkocsit választani, amelynek motorja pontosan megfelel az egyéni igényeinek. A masszív motorok mindegyike moduláris felépítésű és az iparágban élenjáró üzemanyag-fogyasztású.

A Scania moduláris felépítésű DC09 motorjának legújabb generációja – soros, öthengeres, kiegyensúlyozó tengelyes – három különböző teljesítményszinttel készül: 280, 320 és 360 lóerő. Ha a Scania egyik új tehergépkocsijába építik be, akkor a DC09 is megkaphatja ugyanazokat a módosításokat és továbbfejlesztéseket, amelyeket a DC13 sorozatból származó ikertestvérei már 2016-ban megkaptak.

Fontos új jellemzői közé tartozik az új motorvezérlő szoftver és a továbbfejlesztett égésterek. Az olajhűtést most már termosztát szabályozza, ami egy százalékkal csökkenti az üzemanyag-fogyasztást azáltal, hogy az olaj kisebb teljesítményigény és külső hőmérséklet esetén is melegebben tartható. Továbbá mostantól nagyobb átmérőjű a hűtőventilátor, amelyet a főtengeleyre erősítenek fel, így közvetlenül az hajtja, ezáltal kevesebb energiát fogyaszt.



Három százalékos üzemanyag-megtakarítás

A DC09 összes változatának közös tulajdonsága, hogy az új generációs tehergépkocsik legtöbb motorjához hasonlóan ezek is kizárólag fix geometriájú turbófeltöltőt kapnak (FGT). Ennek eredményeként csak szelektív katalitikus redukciót (SCR) alkalmaznak a kipufogógáz utánkezeléséhez. A 280-as motor esetében az utánkezelő rendszeren végrehajtott továbbfejlesztések minimálisra csökkentették a részecskeszűrő tisztításához álló helyzetben végzett regeneráció szükségességét. Ehelyett a jármű menet közben automatikusan gondoskodik erről, nem csökkentve az üzemidőt.

„Bőséges tapasztalattal rendelkezünk azon kombinációk terén, amelyek FGT- és „csak SCR”-technológiát használnak az utánkezeléshez” – mondta Göran Lindh, a Scania összes soros motorjának vezető tervezője.

„Ezek a nagyon megbízható és elismert motorok mostantól még gazdaságosabbak egy sor újításnak köszönhetően. Az új generációs tehergépkocsikkal való társításuk többek között azzal az előnnyel jár, hogy a nagyobb hűtési kapacitás révén kibővültek a lehetőségeinek, így megengedhettük, hogy nagyobb üzemi hőmérsékleten működjenek. Ez a Scania kis súrlódású olajával a belső súrlódást és az üzemanyag-fogyasztást egyaránt csökkenti.”

Az üzemanyag-megtakarításhoz hozzájáruló egyéb módosítások között említhető a 18,0:1-ről 19,0:1-re növelt sűrítési arány, a 190 barra növelt legnagyobb égési nyomás (180 bar a 280-as esetében) és a hatékonyabb égésterek.

Erős és masszív

„A DC09 egy jól bevált és megbízható motor” – mondta Lindh. „Régóta a motorkínálatunk tagja, és már számos generációváltáson átesett, aminek köszönhetően mindig is az abszolút élvonalban maradt az üzemanyag-fogyasztás és a vezethetőség tekintetében.”

A DC09 motorcsalád alapvetően ugyanazt a technológiát és kialakítást használja, mint hathengeres ikertestvére, a DC13. A kiegyensúlyozó tengelyeknek és az öthengeres motorok rezgéshajlamának ellensúlyozására bevezetett aszimmetrikus forgattyúcsapszeg-kiosztásnak (ACPP) köszönhetően a kilencliteres motorok immár olyan simán és csendesen járnak, mint egy hathengeres erőforrás. Jellemzően azok az ügyfelek választják ezt a motort, akik teljesítményt, masszívtságot és kis üzemanyag-fogyasztást igényelnek, de a tömeg miatti megfontolásból nem szeretnék hathengeres erőforrást.

„A 360-as változat már 1050-es percenkénti fordulatszámtól 1700 newtonméter nyomatékot nyújt az ügyfeleknek, alapjáratról gyorsan felépülő nyomatékkal” – mondta Lindh. Ez a karakterisztika hozzájárul ahhoz, hogy kiváló munkát végezzen minden területen a nagy terheléssel ellátott elosztó tehergépkocsik ezreitől a brit építőipari járművekig, ahol a DC09 tökéletesnek tűnik az ilyen nagy igénybevételt jelentő alkalmazásokhoz.



Kedvelik a biodízelt

A jelenleg gyártott összes Scania Euro 5-ös és Euro 6-os motor, generációtól függetlenül, hidrogénezett növényi olajjal (HVO) is üzemeltethető. Az új DC09 motorcsalád bevezetésével együtt megérkeztek az első motorok a Scania új generációs teherautói számára, amelyek alternatív üzemanyagokkal is működtethetők – a DC09 320 és a DC09 360. A megfelelő specifikációval mindkettő üzemelhet gázolajjal vagy 100 százalékos FAME üzemanyaggal (mint például repcemetilészterrel, RME) vagy a kettő tetszőleges keverékével.

Ennek az az egy a feltétele, hogy a biodízzel is üzemeltethető változatokat úgy kell szervizelni, mintha mindig biodízzel működnének, habár egyébként a normál karbantartási ütemterv érvényes. Azok az üzemeltetők, akik a jövőben adókedvezményekre számítanak, választhatják a Scania két motorváltozatának valamelyikét, és hagyományos dízelmotorként használhatják azt addig, amíg nem érkezik el a kedvező lehetőség a biodízellel való átállásra.

„A széntiszta biodízel minden esetben lényegesen kisebb szén-dioxid-kibocsátást eredményez, mint a hagyományos gázolaj” – mondta Lindh. „Ezért a felhasznált üzemanyag előállítási módjától nagymértékben függ, hogy egy adott tehergépkocsi mennyire „zöld”. Bizonyos alternatív üzemanyagok, mint például a HVO, akár 90 százalékkal is csökkenthetik a szén-dioxid-kibocsátást. A jelenlegi 320-as és 360-as biodízel motorok a maguk nemében az elsők, amelyeket sok további alternatív üzemanyaggal működtethető Scania motor követ majd. Alaphelyzetben a Scania mindegyik Euro 6-os dízelmotorja már jelenleg is rendelkezik tanúsítvánnyal ahhoz, hogy akár tíz százalékban biodízelt tartalmazó gázolajjal is üzemelhessen, a karbantartási követelmények bármilyen befolyásolása nélkül.”

370 – a negyedik soros, hathengeres

A Scania új generációs teherautóinak motorkínálatában szintén új tagként jelenik meg a 370 lóerős DC13. Akárcsak a 410-es, a 450-es és az 500-as – a soros, hathengeres, 13 literes motor másik három változata – a DC13 370-es is teljes korszerűsítésen esett át, amely során új motorvezérlő rendszert és módosított hengerfejeket kapott. Ez is FGT turbófeltöltőt és „csak SCR”-technológiát használ. Ezek a továbbfejlesztések már önmagukban is mintegy négy százalékkal csökkentik az üzemanyag-fogyasztást szokványos menetkörülmények között, ám ezeken felül az új motor Miller-vezérműtengelyt is kapott.

A nagy összlökettérfogatú és viszonylag kis teljesítményű Euro 6-os motoroknál előfordulhatnak problémák a kipufogógáz-utánkezeléssel, mert a motor természeténél fogva nem termel elég többlethő az utánkezelő-rendszerben a kellően nagy hőmérséklet



fenntartásához. Ennek a problémának az egyik megoldása lehet, hogy szükség esetén extra üzemanyagot égetnek el, ami persze növeli az üzemanyag-fogyasztást.

A Scania megoldása ennél elegánsabb. A motor a Miller-ciklus szerint üzemel. Ezt a technológiát az 1950-es években az Egyesült Államokban szabadalmaztatták. A vezérműtengelyen kialakított különleges profil a sűrítési ütemben a szokásosnál kicsit hosszabb ideig tartja nyitva a szívószelepeket. Ezáltal kevesebb töltőlevegő áramlik keresztül a motoron, ami hozzájárul a nagy hőmérséklet fenntartásához és az SCR-rendszer megfelelő működéséhez – ezért egyáltalán nincs szükség több gázolaj befecskendezésére csupán a hőtermelés kedvéért.

„Ez egy igazán egyszerű és előnyös megoldás bármilyen jelentősebb hátrány nélkül” – mondta Lindh. „Az egészben az a legjobb, hogy ezáltal összességében még nagyobb üzemanyag-megtakarítás érhető el, mint a 13 literes motor nagyobb teljesítményű változatainál. Saját tesztjeink igazolták, hogy ennek mértéke körülbelül négy százalék. És ekkor még nem vettük figyelembe az új tehergépkocsik aerodinamikai továbbfejlesztéseit, amelyek jó útviszonyok esetén akár további két százalékkal csökkenthetik az üzemanyag-fogyasztást.”

Műszaki adatok

	DC09 130 280 LE	DC09 126 320 LE	DC09 127 360 LE	DC13 149 370 LE
Felépítés	Soros			Soros
Összlökettérfogat	9,3 liter			12,7 liter
Gyújtási sorrend	1-2-4-5-3			1-5-3-6-2-4
Hengerek száma	5			6
Szelepek száma hengerenként	4			
Furat x löket	130 x 140 mm			
Vezérműtengely	Normal			Miller
Sűrítési arány	19,0:1			21,0:1
Üzemanyag- befecskendezés	Scania XPI			
Kipufogógáz- utánkezelés	Scania SCR			
Kipufogógfék teljesítménye	190 kW @ 2400 f/perc			256 kW @ 2400 f/perc
Olajfeltöltési mennyiség	31 liter			43 liter
Legnagyobb teljesítmény	280 LE (206 kW) @ 1900 f/perc	320 LE (235 kW) @ 1900 f/perc	360 LE (265 kW) @ 1900 f/perc	370 LE (272 kW) @ 1900 f/perc
Legnagyobb nyomaték	1400 Nm @ 1000-1350 f/perc	1600 Nm @ 1050-1350 f/perc	1700 Nm @ 1050-1350 f/perc	1900 Nm @ 1000-1300 f/perc

**További információ:****Mile Orsolya**

Scania Hungária Kft.

Tel.: +36 23 531 037

E-mail: orsolya.mile@scania.hu**A Scaniáról**

A Scania világszinten is élenjáróként szállítási megoldásokat nyújt. Partnereinkkel és ügyfeleinkkel együtt vezető szerepet játszunk a fenntartható szállítási rendszerekre való átállásban. A 2016-os évben 73 100 tehergépkocsit, 8300 autóbust, valamint 7800 ipari és hajómotort adtunk át ügyfeleinknek. Nettó értékesítési árbevételünk megközelítette a 104 milliárd svéd koronát, amelynek mintegy 20 százaléka a szolgáltatásokhoz köthető. Az 1891-ben alapított Scania ma már több mint 100 országban tevékenykedik, és körülbelül 46 000 főt foglalkoztat. A kutatás és fejlesztés központja Svédországban található, amelynek Braziliában és Indiában is működnek ágazatai. A gyártás Európában, Latin-Amerikában és Ázsiában folyik, míg helyi gyártóközpontok működnek Afrikában, Ázsiában és Eurázsiaiban. A Scania a Volkswagen Truck & Bus GmbH része. Bővebb tájékoztatás a www.scania.hu weboldalon található.