



ПРЕСС-РЕЛИЗ

31 августа 2016 г.

Грузовики Scania нового поколения.

Инновации в силовом агрегате и трансмиссии позволяют уменьшить расход топлива на 3%

- Цель компании Scania - быть лидером в сфере экологичного транспорта. Эта идея отразилась в общем снижении энергопотребления
- Все платформы двигателей позволяют снизить расход топлива на 3%
- Общая экономия топлива на 5% обеспечивается улучшенной аэродинамикой и интеллектуальными функциями
- Новая версия рядного 13-литрового двигателя Scania мощностью 500 л. с.
- Тормоз промежуточного вала сокращает время переключения передач в Scania Opticruise на 45%
- Система адаптивного круиз-контроля может использоваться для облегчения вождения в медленно движущемся трафике

В новой линейке грузовиков Scania все двигатели стандарта Евро-6 оснащены новыми системами управления, а установки полностью модернизированы. Система охлаждения повышенной мощности и новые кабины обеспечивают возможность дальнейшей экономии топлива на 3% в среднем, что, конечно же, положительно сказывается на прибыльности клиентов Scania. Scania также представляет новую версию своего 13-литрового двигателя мощностью 500 л. с. Кроме того, внедряется новая функция механизма переключения передач, которая позволяет Scania Opticruise быстрее переключать передачи и обеспечивает практически постоянный поток мощности.

«С последними нововведениями мы можем гарантировать дальнейшее сокращение топлива приблизительно на 3% для всех дизельных силовых агрегатов в нашей новой линейке грузовиков, — отметил Бьёрн Вестман (Björn Westman), руководитель отдела разработки двигателей Scania. — Помимо этого, конечно, есть и другие факторы сокращения расхода топлива, такие как аэродинамические усовершенствования, возможность выбора оси с еще более «длинным» передаточным числом 2,35 в ситуациях с правильными условиями эксплуатации и точно настроенной конфигурацией для каждой задачи».

Все четыре 13-литровых двигателя Scania во главе с новой моделью мощностью 500 л. с. теперь оснащены только системой селективного каталитического восстановления (SCR) для очистки отработавших газов. Именно положительный опыт Scania в отношении снижения энергопотребления и повышенной надежности за счет SCR привел к разработке моделей нового поколения.



Для обработки выхлопных газов в рядном 6-цилиндровом двигателе Scania объемом 13 л используется исключительно система селективного каталитического восстановления (SCR) в соответствии со стандартом Евро-6. Двигатели Scania, уже лидирующие в своем классе, теперь стали еще более экономичными благодаря новой конструкции и усовершенствованной системе охлаждения.

«Наши рядные 13-литровые двигатели работают превосходно с системой SCR и надежным турбокомпрессором с фиксированной геометрией», — объяснил Бьёрн Вестман, руководитель отдела разработки двигателей Scania. — Этим нововведением мы можем предложить концепцию, которая будет привлекательна большому количеству клиентов из различных областей».

Среди изменений следует отметить модернизированные камеры сгорания и новые форсунки, которые обеспечивают экономию до 0,2–0,5%. Кроме того, повышенная рабочая температура и термостат маслоохладителя способствуют дополнительной экономии, с учетом того, что охлаждающие вентиляторы (которые в некоторых случаях имеют больший диаметр) теперь работают с прямым приводом без энергоемкой передачи. Это может дополнительно сэкономить топливо до 1%, так как поддерживается оптимальная температура масла, даже при частичной нагрузке и при низких температурах наружного воздуха.

«Помимо усовершенствованных двигателей клиенты могут рассчитывать на экономию еще на пару процентов, — заметил Бьёрн Фальстрём (Björn Fahlström), вице-президент по управлению продукцией подразделения грузовых автомобилей Scania. — Немало сил вложено в такие аспекты, как аэродинамика и интеллектуальное управление двигателем. Если сравнивать с сегодняшними Scania Streamline — нашими высокоэффективными грузовиками для дальних перевозок с двигателем Евро-6 — экономия при прочих равных условиях составляет около 5%. Для типичного дальнемагистрального грузовика, который проезжает 150 000 км в год, это означает экономию более 2 000 литров дизельного топлива и значительное снижение затрат».



Экономия времени благодаря тормозу промежуточного вала

Другой важной новостью является то, что Scania внедрила тормоз промежуточного вала в качестве стандартной комплектации в автоматизированных коробках передач Scania Opticruise. Тормоз промежуточного вала уменьшает скорость вращения промежуточного вала при переключении вверх. Переключение передач происходит быстрее и с меньшим износом синхронизаторов по сравнению с коробками передач без тормоза промежуточного вала. Это стало возможным благодаря использованию Scania полностью интегрированных силовых агрегатов: валы синхронизируются друг с другом значительно быстрее, и следующие шестерни — то есть передачи — включаются практически сразу.

«Эта техника очень проста и играет большую роль, когда дело доходит до опыта вождения и производительности, — отметил Магнус МакАлденер (Magnus MaskAldener), руководитель отдела разработок трансмиссий. — Благодаря тормозу промежуточного вала наша самая востребованная коробка передач для дальнемагистральных грузовиков, GRS905, включает следующую передачу за 0,4 секунды, а это значит, что время переключения передач сокращено почти в два раза. На практике это настолько быстро, что делает другие сложные, энергоемкие и затратные по времени решения попросту лишними».

Использование тормоза промежуточного вала вместо обычного синхронизатора не только сокращает фактическое время переключения передач, но также обеспечивает более стабильное давление турбонаддува. Таким образом, транспортное средство будет переключаться на следующую передачу с большей мощностью, хотя переключение будет более плавным, чем раньше. Эта функция позволит улучшить и управляемость при вождении в жестких условиях и производительность при всех типах вождения, включая момент троганья с места.



Максимально низкий расход топлива важен не только для экономики транспортной компании, но и для достижения целей по устойчивому развитию за счет снижения выбросов CO₂ от автомобильного транспорта.

Была модернизирована даже система адаптивного круиз-контроля Scania: теперь она может работать при любых скоростях вплоть до остановки. Разумеется, это существенная помощь для водителей, находящихся в пробке или очереди.



Экологичные решения

«С тех пор как был введен стандарт Евро-6, Scania предлагала самый широкий ассортимент двигателей среди всех производителей в Европе, — отметил Бьёрн Вестман, руководитель отдела разработки двигателей Scania. — В дополнение к огромному ряду традиционных высокоэкономичных дизельных двигателей Scania также имеет самый широкий ассортимент двигателей для нынешнего поколения грузовиков, работающих на альтернативных видах топлива, таких как биодизель, FAME и RME, природный газ или биогаз, ED95 и биодизельное HVO».



Scania имеет самый широкий ряд двигателей для альтернативных и возобновляемых видов топлива в автомобильной промышленности. Все грузовики Scania стандарта Евро-5 и 6, независимо от поколения, могут без проблем работать практически полностью на HVO. При наилучшем варианте это может обеспечить сокращение выбросов CO₂ на 90 процентов по сравнению с дизельным топливом.

«Мы будем постепенно выпускать больше двигателей для альтернативных видов топлива в новой серии грузовых автомобилей за исключением HVO, которое можно использовать во всех наших двигателях Евро-6 независимо от грузовика. Это означает, что все больше клиентов из разных отраслей в ближайшем будущем смогут получить силовой агрегат, позволяющий использовать и альтернативные виды топлива в новом поколении», — объяснил Бьёрн Вестман, руководитель отдела разработки двигателей Scania.

«Наша цель для всех клиентов независимо от их задач — предоставить им комплексное экономичное и специализированное комплексное решение, включающее в себя услуги в соответствии с их конкретными потребностями. Сотрудники Scania всегда должны быть готовы помочь им независимо от того, является ли их задачей самое низкое на рынке энергопотребление или масштабные цели по сокращению CO₂», — добавил Бьёрн Вестман.

**Для получения дополнительной информации свяжитесь с отделом продаж
ТОО «Scania Central Asia»:**

тел.: +7(727)312-15-20
e-mail: info@scania.kz

ТОО «Scania Central Asia»
040704, РК, Алматинская область
п. Байсерке, ул. Султана Бейбарыса, 3

тел.: +7 (727) 312 15 20
факс: +7 (727) 312 15 40

e-mail: info@scania.kz



Следующие двигатели Scania стандарта Евро-6 уже используются в новых грузовиках Scania. Доступны следующие варианты:

	Тип двигателя	Макс. мощность при об/мин	Макс. крутящий момент при об/мин
13-литровый, 370 л. с. 410 л. с. 450 л. с. 500 л. с.	Будут выпущены позднее DC13 141 410 DC13 148 450 DC13 155 500	302 кВт (410 л. с.) при 1900 об/мин 331 кВт (450 л. с.) при 1900 об/мин 373 кВт (500 л. с.) при 1900 об/мин	2150 Нм при 1000–1300 об/мин 2350 Нм при 1000–1300 об/мин 2550 Нм при 1000–1300 об/мин
16-литровый, 520 л. с. 580 л. с. 730 л. с.	DC16 105 520 DC16 106 580 DC16 107 730	382 кВт (520 л. с.) при 1900 об/мин 427 кВт (580 л. с.) при 1900 об/мин 537 кВт (730 л. с.) при 1900 об/мин	2550 Нм при 1000–1300 об/мин 2950 Нм при 1000–1350 об/мин 3500 Нм при 1000–1400 об/мин

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ

Евро-6: сведения об основном двигателе

	13-литровый, дизельный, SCR	16-литровый, дизельный, EGR + SCR
Принцип действия	С охлаждением воздуха наддува	С охлаждением воздуха наддува
Рабочий объем	12,7 литра	16,4 литра
Порядок работы цилиндров	1-5-3-6-2-4	1-5-4-2-6-3-7-8
Цилиндры	рядный 6-цилиндровый	90° V8
Головки цилиндров	6	8
Количество клапанов на цилиндр	4	4
Диаметр цилиндра и ход поршня	130×160 мм	130×154 мм
Степень сжатия	20:1	17,4:1
Система впрыска топлива	Scania XPI	Scania XPI
Система контроля отработавших газов	Scania FGT, DOC, DPF, SCR	Scania EGR, VGT, DOC, DPF, SCR
Макс. торможение двигателем при об/мин	256 кВт при 2400 об/мин	320 кВт при 2400 об/мин
Объем масла в двигателе	43 литра	43 литра