



11. November 2021

Optimierung der Aufbaukonfigurationen:

Flexible Fahrgestellausführung und neue Treibstofftank-Baureihe

- **Scania steigert Flexibilität mit modularem Fahrgestell – MACH – und vielfältigeren Möglichkeiten bei der Aufbau-Konfiguration.**
- **Neue Treibstofftank-Serie ermöglicht grössere Reichweite mit weniger mitgeführtem Treibstoff.**
- **Eine grosse Bandbreite an Treibstofftanks und flexible Auslegungsmöglichkeiten bieten Kunden massgeschneiderte Lösungen unabhängig von der jeweiligen Anwendung.**

Scania bringt nicht nur einen neuen Antriebsstrang für eine Vielzahl unterschiedlicher Anwendungen auf den Markt; die Markteinführung wird auch von anderen interessanten Optionen für die Aufbau-Konstruktion begleitet.

Das neue Fahrgestell von Scania mit modularem Aufbau - MACH (Modular Architecture Chassis) - ist wesentlich flexibler, wenn es darum geht, sich speziell an die Bedürfnisse einzelner Kunden anzupassen. Das Hauptmerkmal ist die Einführung einer neuen Lochanordnung am Fahrgestellrahmen, bei der einige Löcher speziell für die Anbringung von Teilen sowohl innen als auch aussen am Rahmen vorgesehen sind. Das Ergebnis ist eine in höherem Masse modulare und vorhersehbare Fahrgestellkonstruktion, bei der die theoretische Anzahl der möglichen Ausführungen exponentiell gesteigert wird.

„Wir sind nun in der Lage, eine grössere Vielfalt bei den Fahrgestellausführungen anbieten zu können, so dass Gestaltungswünsche nicht mehr durch die Abhängigkeiten der einzelnen Bauteile untereinander beeinträchtigt werden“, erklärt Ola Brantefors, Head of Layout and Chassis Installation bei Scania R&D. „Ab jetzt ist es möglich, das Fahrgestell, beginnend am vorderen Ende der Hinterachse, beispielsweise mit einem Treibstofftank zu spezifizieren. Durch eine bessere Gewichtsverteilung kann unter Umständen auch die Nutzlast gesteigert werden, wobei gleichzeitig auch mehr Raum für Aufbau-Ausrüstung wie Stützfüsse an den Stellen im Fahrzeug geschaffen werden können, die näher am Fahrerhaus liegen und damit einfacher zu realisieren sind.“

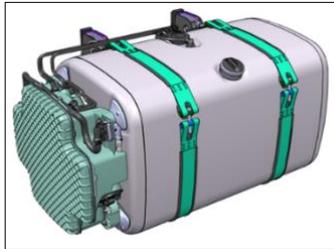
Treibstoff-Optimierungseinheit

Darüber hinaus befindet sich auch eine neue Baureihe von Diesel-Treibstofftanks in der Grössenordnung von 165 bis zu 700 Litern in der Markteinführung. Es gibt im Wesentlichen drei Grössen (S, M und L), die auch in unterschiedlichen Längenausführungen erhältlich sind.

Die Niederdruck-Treibstoffpumpe, der primäre Treibstofffilter und der Wasserabscheidefilter werden nicht mehr in Motornähe angeordnet, sondern befinden



sich nun in einer eigenen Treibstoffoptimierungs-Einheit. Diese Einheit wird immer am Haupttank angebracht. Damit hat Scania nun eine Lösung für die Nutzung des gesamten, im Tank befindlichen Treibstoffs gefunden.



Die neue Treibstofftank-Serie von Scania ist mit einer Treibstoffoptimierungs-Einheit ausgestattet, die sich an der Seitenwand befindet. Das erleichtert den Zugang zu den Wartungspunkten und gibt dem Fahrer die Möglichkeit, den gesamten, im Tank befindlichen Treibstoff auszunutzen. Somit können Scania Kunden nun grössere Reichweiten zurücklegen, obwohl sie weniger Treibstoff im Fahrzeug mitführen müssen.

„Die Treibstoff-Einspritzanlagen in Dieselmotoren dürfen keine Luft ansaugen und das ist immer dann bei Bergauf- oder Bergabfahrten riskant, wenn der Tank sehr lang ist und sich der Treibstoff für eine gewisse Zeit nur auf einer Seite des Tanks befindet“, erklärt Brantefors. „Unsere Treibstoffoptimierungs-Einheit verfügt über einen Sammelbehälter, der immer eine ausreichende Treibstoffmenge zur Einspeisung in das Hochdrucksystem am neuen Motor zurückhält. Daraus folgt, dass es uns gelungen ist, das nutzbare Treibstoffvolumen in unseren Tanks zu steigern, da nicht länger eine Treibstoffreserve zurückbehalten werden muss, um das Ansaugen von Luft zu verhindern.“

Scania hat ausserdem auch eine neue, intelligente Lösung entwickelt, um bei Lkw mit Doppeltanks eine optimale Treibstoffverteilung zwischen den Tanks zu gewährleisten. Mithilfe einer T-Verbindung mit einer getrennten und fortlaufenden (aber sehr reduzierten) Zuführung in die Treibstoffoptimierungs-Einheit wird ein Venturi-Effekt erzielt, der sicherstellt, dass die Weiterleitung des Treibstoffs in den Haupttank nicht durch Lufteinschlüsse verhindert wird.

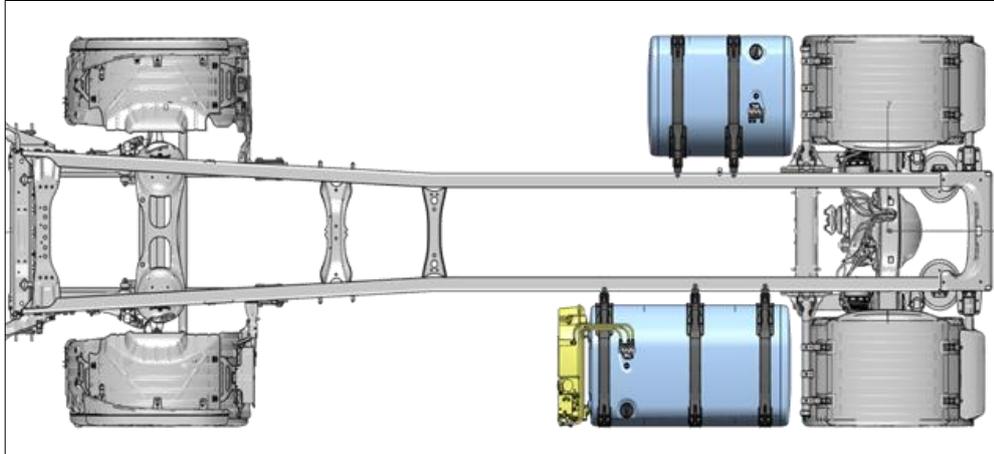
Flexibilitätsgewinn

Zu den weiteren Verbesserungen, die mit dem neuen modularen Fahrgestell erzielt werden können, gehören auch eine Reihe neuer AdBlue-Tanks am Rahmen, für eine bessere Nutzung des Treibstoffvolumens. Ein weiterer Fokus lag auf der Einführung neuer Tanks für hydraulische Hilfseinrichtungen (wie beispielsweise Kräne), die dieselbe Bauform wie die Treibstofftanks aufweisen. Auch bei den Luftkesseln stehen neue Ausführungen mit Halterungen und Rohrleitungen zur Verfügung, mit denen die neue Lochanordnung des flexiblen Fahrgestells für neue potenzielle Installations-Möglichkeiten genutzt werden kann.

„Die MACH-Ausführung steht für einen vielseitigen Flexibilitätszuwachs“, freut sich Brantefors. „Für Komponenten wie Ersatzreifen und Werkzeugkisten gibt es nun viele neue und flexible Anbringungs-Möglichkeiten. Und das wissen sowohl unsere Kunden als auch die Aufbauhersteller der Lkw sehr zu schätzen.“



Das Nachbehandlungssystem – ein wichtiger, aber eher sperriger Bestandteil aller modernen Lkw – kann nun in drei Standardpositionen befestigt werden. Wenn die Grundpositionen einmal nicht ausreichen, kann das Nachbehandlungssystem auch frei am Rahmen befestigt werden.



Die neue flexible Fahrgestellausführung von Scania eröffnet neue Möglichkeiten, wie die Anordnung der Fahrgestellkomponenten von hinten, die Doppeltanks und der neuen Treibstoffoptimierungs-Einheit. Auch der seitliche Unterfahrschutz und die Seitenschürzen wurden passend zum neuen Layout modernisiert.

„Wir glauben, dass all diese Änderungen insgesamt in vielerlei Hinsicht positive Beiträge zu den täglichen Geschäftsabläufen unserer Kunden leisten werden“, ist sich Brantefors sicher. „Wir setzen unseren Weg fort, bei dem massgeschneiderte Lösungen für jeden Kunden eine besondere Bedeutung im Portfolio von Scania einnehmen, sei es durch eine Optimierung der Ladekapazität oder die Möglichkeit, allen im Lkw-Tank vorhandenen Treibstoff nutzen zu können. Durch die Beseitigung von Einschränkungen machen wir auch den Aufbauherstellern für Lkw das Leben leichter, die sich mehr Platz für Aufbauten und anderweitige Ausstattung wünschen.“

Weitere Informationen erhalten Sie von:

Tobias Schönenberger, Leiter Marketing & Kommunikation
Tel.: 044 800 13 64 / E-Mail: tobias.schonenberger@scania.ch

Scania ist ein weltweit führender Anbieter von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Wandel hin zu einem nachhaltigen Transportsystem voran. Im Jahr 2020 lieferten wir 66'900 Lkw, 5'200 Busse sowie 11'000 industrielle und maritime Antriebssysteme an unsere Kunden aus. Der Nettoumsatz belief sich auf über 125 Milliarden SEK, wovon über 20 Prozent auf Dienstleistungen entfielen. Das 1891 gegründete Unternehmen Scania ist heute in mehr als 100 Ländern tätig und beschäftigt rund 50'000 Mitarbeiter. Forschung und Entwicklung sind hauptsächlich in Schweden konzentriert. Die Produktion findet in Europa und Lateinamerika statt, mit regionalen Produktzentren in Afrika, Asien und Eurasien. Scania ist Teil der TRATON GROUP. Für weitere Informationen besuchen Sie: www.scania.com.