



Chrášťany, 11. 11. 2021

Modulární vylepšení:

Flexibilní uspořádání podvozku a nová řada palivových nádrží

- Scania nabízí větší flexibilitu díky modulárnímu uspořádání podvozku MACH a lepším možnostem přizpůsobení nastavby
- Nová řada palivových nádrží umožňuje delší dojezd s menším množstvím převáženého paliva
- Široká škála palivových nádrží a flexibilní uspořádání umožňují zákazníkům získat řešení pro nákladní vozidla přímo na míru, bez ohledu na to, k čemu je používají

Scania představuje nové hnací ústrojí pro mnoho různých aplikací, ale současně přináší i další užitečné prvky pro uspořádání podvozku. Všechny tyto vlastnosti mají jednu věc společnou – schopnost výrazně vylepšit možnosti specifikování a provozování nákladních vozů, které jsou skutečně šité na míru konkrétnímu použití a úkolům.

MACH, nová modulární architektura podvozku od společnosti Scania, je z pohledu potřeb jednotlivých zákazníků mnohem flexibilnější. Jejím hlavním rysem je zavedení nového souboru pravidel pro rozmístění otvorů v rámu, s otvory vyhrazenými pro montáž dílů z vnitřní i vnější strany. Výsledkem je modulárnější a předvídatelnější uspořádání podvozku, které exponenciálně zvyšuje teoretický počet jeho možných variant.

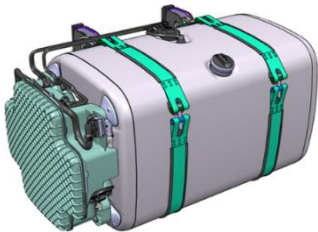
„Teď můžeme nabízet rozmanitější uspořádání podvozků a nejsme svazováni závislostmi mezi jednotlivými komponenty,“ říká Ola Brantefors, vedoucí týmu v oddělení výzkumu a vývoje společnosti Scania, který se zabývá uspořádáním a instalací podvozků. „Od nynějška je možné podvozek prostorově lépe využít, třeba umístěním palivové nádrže před zadní nápravu. To může znamenat, že se díky lepšímu rozložení hmotnosti zlepší užitečné zatížení a zároveň zůstane prostor pro věci, jako jsou úložné prostory nebo podpěrné nohy v přední části blíže ke kabině.“

Jednotka na optimalizaci paliva

Představujeme také zcela novou řadu nádrží na naftu, s objemem od 165 do 700 litrů. K dispozici jsou v podstatě tři velikosti (S, M a L), které jsou navíc dodávány v různých délkách. Všechny mají novou, důmyslnou konstrukci ve tvaru písmene D, která výrazně zvyšuje jejich robustnost, a k rámu se připevňují pomocí držáků ve tvaru písmene C.



Nízkotlaké palivové čerpadlo, primární palivový filtr a filtr odlučovače vody jsou přesunuty mimo motor a seskupeny v samostatné jednotce na optimalizaci paliva. Tato jednotka je namontována na boku primární nádrže. Společnost Scania tak jednou provždy vyřešila klasický problém, jak využít veškeré palivo v nádrži.



Nová řada palivových nádrží Scania je vybavena jednotkou na optimalizaci spotřeby paliva umístěnou na boční stěně. Nabízí snadný přístup k servisním bodům a umožňuje provozovateli zvýšit využitelný objem paliva v nádrži. Zákazníci společnosti Scania nyní získají delší dojezd, přestože převáží méně paliva.

„Vstřikovací systémy vznětových motorů nesmějí nasávat vzduch, k čemuž dochází, když máte dlouhou palivovou nádrž a jedete do kopce nebo z kopce a palivo zůstává nějakou dobu na jednom konci nádrže,“ vysvětluje Brantefors. „Naše jednotka na optimalizaci paliva funguje jako záchytná nádrž, která obsahuje dostatečné množství paliva na zásobování vysokotlakého systému nového motoru a tento problém tím zmírňuje. Podařilo se nám tak zvýšit využitelné množství paliva v nádržích, protože už nemusíme udržovat „rezervní“ hladinu, která zabraňuje nasávání vzduchu.“

Scania také vyvinula nové inteligentní řešení na zajištění rozvodu paliva mezi nádržemi u nákladních vozidel se dvěma nádržemi. Použitím přípojky ve tvaru T se samostatným a nepřetržitým (ale velmi omezeným) přívodem paliva do jednotky na optimalizaci paliva vzniká Venturiho efekt, který zajišťuje, že přívod do primární nádrže neblokují žádné vzduchové kapsy.

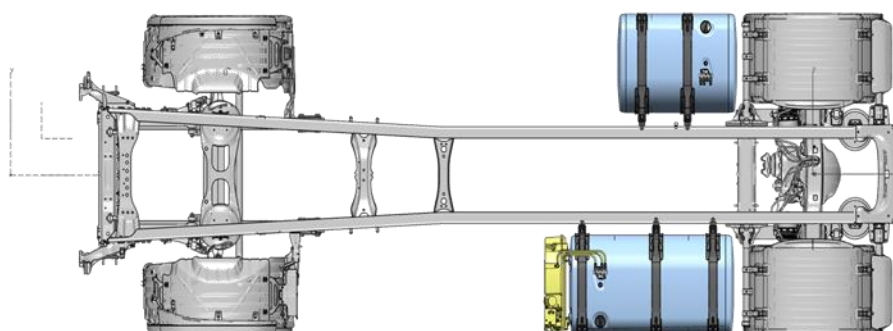
Větší flexibilita

Dalším vylepšením, které přineslo nové modulární uspořádání podvozku Scania, je několik nových nádrží na AdBlue, které lze namontovat na rám. Scania také představuje nové nádrže pro hydraulická příslušenství (např. jeřáby) se stejnou konstrukcí ve tvaru písmene D jako palivové nádrže. K dispozici jsou také nové možnosti pro vzduchojemy s držáky a potrubím, které plně využívají nové rozmístění otvorů z flexibilního uspořádání podvozku a umožňují nové potenciální montážní pozice.

„Řešení MACH skutečně přináší větší flexibilitu v mnoha ohledech,“ říká Brantefors. „A komponenty, jako jsou rezervní kola, úložné boxy a podobně, lze nyní upevňovat mnoha novými a flexibilními způsoby. To ocení nejenom zákazníci, ale i výrobci nástaveb pro nákladní vozidla.“



System dodatečné úpravy výfukových plynů – důležitý, ale poměrně rozměrný prvek všech moderních nákladních vozidel – lze nyní namontovat do tří standardních pozic s možností volby vyústění v různých směrech. Všechna vyústění jsou větší než dříve, čímž se snižuje rychlost výfukových plynů a potenciální problém s prachem. Pokud by vám tyto základní pozice nestačily, můžete systém dodatečné úpravy výfukových plynů namontovat na rám ve volné poloze – za tímto účelem poskytuje Scania výrobcům nástaveb nákladních vozidel pokyny pro individuální instalace.



Nové, flexibilní uspořádání podvozku Scania otevírá nové možnosti, například osazování podvozku odzadu, jako na tomto obrázku se dvěma nádržemi a novou jednotkou na optimalizaci paliva (zvýrazněnou žlutě). K dispozici je modernizovaná řada bočních zábran proti podjetí a bočních plastů, které jsou přizpůsobené novému uspořádání.

„Celkově jsme přesvědčeni, že tyto změny vylepší každodenní provozní operace našich zákazníků mnoha způsoby,“ říká Brantefors. „Pokračujeme v započaté cestě, kterou charakterizuje nabídka společnosti Scania založená na řešení přímo na míru každému zákazníkovi – ať už se jedná o optimalizovanou nosnost nebo schopnost dokonale využít veškeré převážené palivo. Odstraněním dřívějších omezení usnadňujeme život také výrobcům nástaveb nákladních automobilů, kteří hledají prostor pro své nástavby a vybavení.“