



Saubere Schweiz: mit Euro 6 durch die Berge.
Kleines Bild: Absolut sauber: das Auspuffrohr

Scania Euro-6-Drive

Wir sind Erster



Scania kommt mit Euro 6. Erste Eindrücke konnten wir auf einer Testfahrt durch die Schweiz sammeln.

Scania zeigt Ehrgeiz und will als erster Hersteller dieses Jahr seine Fahrzeuge mit Euro-6-Motoren auf die Straße setzen. Gemeint sind die 6-Zylinder-Reihendiesel DC13 109 440 und DC13 110 480 mit 12,7 l Hubraum für die G- und R-Baureihe. Entsprechend der Typbezeichnung liefert der DC13 109 440 eine Nennleistung von 440 PS bei 1.900/min und ein maximales Drehmoment von 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.300/min, beim DC13 110 480 sind es 480 PS und 2.500 Nm bei jeweils gleichem Drehzahlniveau.

Scania arbeitet bei der Umsetzung der Euro-6-Norm nach straffem Zeitplan: Erst kürzlich erfolgte die Erstvorstellung per Video-Konferenz (siehe KFZ-Anzeiger 8/2011), jetzt folgte die erste Fahrvorstellung mit Euro-6-Motoren. Als Austragungsort wurde Dottikon in der Schweiz gewählt. Damit hatte Scania das passende Ambiente vor dem Hanspeter-Setz-Museum gefunden, in dem übrigens praktisch die komplette Scania-Entwicklungsgeschichte von den Anfängen bis heute an Hand von Oldtimern und aktuellen Modellen abgebildet ist.

Nun standen die ersten Euro-6-G- und -R-Modelle vor dem Museum Spalier. Sie repräsentieren die aufwändigsten Aggregate in der Entwicklungsgeschichte von Scania. Die erste Wahl zur Probefahrt fiel auf den G 440, danach war der R 480 4x2 an der Reihe.

Soweit sich das auf der kurzen Testfahrt feststellen ließ, ist Scania mit den neuen Euro-6-Motoren ein guter Wurf geglückt. Beindruckend waren vor allem der starke Antritt in den unteren Drehzahlbereichen und die Flüsterwerte, mit denen sich die neuen Aggregate dem Fahrerohr mitteilen. Und natürlich auch die intelligente Arbeitsweise des neuen Opticruise in 2-Pedaltechnologie.

Das stärkste Erlebnis war jedoch der Blick auf das Auspuff-Endrohr der Testfahrzeuge: Es präsentierte sich so sauber wie direkt nach dem Einbau – trotz zigtausender Kilometer, die mittlerweile auf der Straße abgepult wurden.



Das saubere Auspuffrohr steht am Ende einer komplexen Euro-6-Entwicklung, von der Verbrennung bis zur Abgasnachbehandlung. Dabei wurden alle Register aus bewährten Scania-Technologien vergangener Jahre und Euro-6-Neuentwicklungen gezogen. Bewährt haben sich beispielsweise Abgasrückführung, variable Turboladergeometrie, Common-Rail-Hochdruck-Einspritzung, selektive katalytische Reduktion und Dieselpartikelfilter sowie das eigene Motor- und Abgasmanagement, das jetzt als eine Einheit fungiert.

Die Euro-6-Neuentwicklungen beginnen schon beim Einlassluft-Durchsatz vom variablen Turbolader (VGT), der mit einer Einlassdrossel geregelt wird. Sie verhindert im Schubtrieb das Eindringen kalter Luft in den Motor und in das Abgassystem. Hinzu kommt eine High-tech-Abgas-Nachbehandlung mit vorgeschaltetem NO_x-Sensor und dann Diesel-Oxidations-Katalysator (DOC), Vollstrom-Diesel-Partikelfilter (DPF), Ad-

Blue-Mixer, zwei parallelen SCR-Katalysatoren, Ammonium-Schlupf-Katalysatoren (ASC) und nachgeordneter NO_x-Sensor. Die Temperatur wird den gesamten Weg bis zu den Katalysatoren gemessen und der Druckfall am DPF überwacht, um den Status des Filters beurteilen zu können.

Auch die EGR- und SCR-Prozesse werden kontinuierlich abgestimmt, um die optimale Emissionskontrolle zu gewährleisten. Etwa 50 Prozent der NO_x-Emissionen werden durch das EGR-System beseitigt, weitere 95 Prozent in den SCR-Katalysatoren. Der DPF senkt die Partikelemissionen um 99 Prozent.

Scania ist es gelungen, die XXL-Euro-6-Abgastechnologie in einen kompakten XL-Auspufftopf zu integrieren, hinzu kommt noch der AdBlue-Tank mit wahlweise 50 oder 75 l. Damit hat der Euro-6-Kunde die gleichen Tank-Alternativen wie bei den Euro-5-Motoren. Bei Heckmontage der Batterien lassen sich maximal bis zu 1.500 l Kraftstoff mitführen, und bei



Kompakt: Scania hat die komplette Euro-6-Abgasnachbehandlung in eine Einheit verpackt.

der seitlichen Standard-Batteriemontage sind bis zu 1.370 l möglich. Laut Scania sollen auch die Verbrauchswerte Euro 6 auf Euro-5-Niveau liegen. Allerdings wird für Euro 6 ein deutlicher Aufpreis fällig, und auch sonst gibt es nichts umsonst: Trotz aktiver Regeneration muss der DPF in regelmäßigen Abständen gereinigt werden. Der Filteraus- und -einbau ist einfach konzipiert. Insgesamt entsprechen die Wartungsintervalle denen der 13-l-Euro-5-Motoren - von 90.000 bis 120.000 km im Fernverkehr, je nach Anwendungen. **ADELBERT SCHWARZ**

FFB

Bei uns wird **QUALITÄT** großgeschrieben – **SERVICE** aber auch!

STA



Service NORD Tel. +49 (4171) 695-0

Service OST Tel. +49 (3491) 632-0

Service WEST Tel. +49 (2841) 1791-0

Service SÜD-WEST Tel. +49 (7066) 91501-0

Service SÜD Tel. +49 (89) 9031061-0

Service ÖSTERREICH Tel. +43 (7246) 20101-0

Unser Service-Angebot: Reparaturen aller Fabrikate · Erstellung von Fachgutachten · Instandsetzung von Unfallschäden/Großschäden · kompetente Unterstützung bei der Schadensabwicklung · Bremsdienst SP, TÜV/DEKRA-Abnahme · Druckbehälterprüfung und Abnahme in unserem Haus · Instandsetzung von Fahrgestellrahmen, Achsen, Aggregaten · Aufbau und Reparatur von Kompressor- und Hydraulikanlagen · Umsetzen von Behältern auf neue LKW-Fahrgestelle · Eichung von mobilen Wiegesystemen · Ersatzteilservice und Versand

SERVICE auch in Ihrer Nähe



weitere Informationen und Servicestützpunkte unter www.feldbinder.com

STA

Silo- und Tankanhänger-Service GmbH – die Spezialisten für Silo- und Tankfahrzeug-Reparaturen