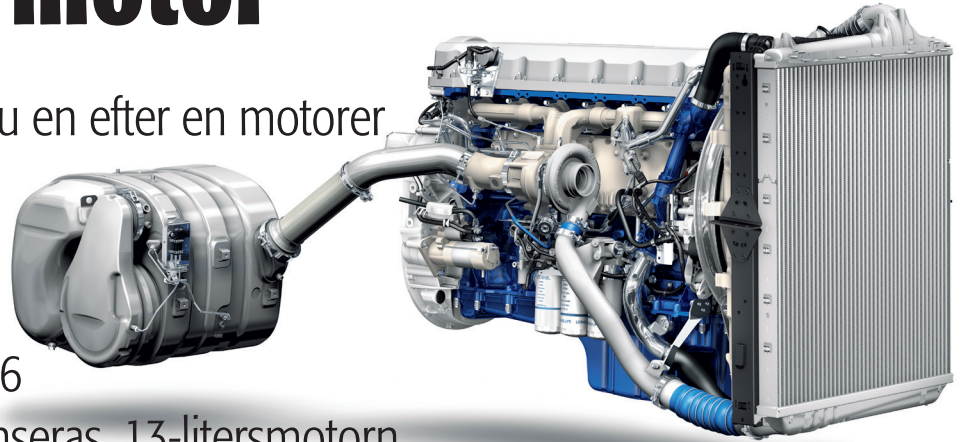


Dags för Volvo med Euro 6 motor

Lastbilstillverkarna släpper nu en efter en motorer anpassade för de nya tuffa miljökraven Euro 6.

Nu är det Volvo Lastvagnars tur. Det är Volvos D13 Euro 6 med 460 hästkrafter som lanseras, 13-litersmotorn som sitter i mer än en tredjedel av alla Volvo-lastbilar och först ut blir Volvo FH och första leveranserna sker våren 2013.



TEXT BOSSE NORVINGE FOTO: VOLVO LASTVAGNAR

Sista december 2012 träder Euro 6-kravet i kraft och innan 2013 är till ända så ska alla nya lastbilar som säljs klara de nya emissionskraven. Men en efter en har de under några års tid dykt upp, motorerna som klarar de hårda utsläppskraven. Mercedes-Benz var först med sin OM 471 under 2011 tätt följd av Scania DC13. Under våren var det dags för DAF med PACCAR:s MX-13 och nyligen då också Iveco:s motor som klarar kraven utan att använda avgasåterföring, EGR.

Nu är det Volvos tur som hittills erbjudit marknaden motorer med den frivilliga miljöklassen EEV.

Volvos populära D13-motor kommer nu som Euro 6 och då med 460 hästkrafter, vilken hamnar i FH-vagnarna. Motorn baseras på den beprövade Euro 5-motorn och har som den enhetsinsprutare och katalytisk avgasrening. För att klara de nya emissionskraven har den dessutom avgasåterledning och dieselpartikelfilter, lösningar som sedan tidigare använts i både USA och Japan.

Den katalytiska avgasreningen, SCR-systemet, omvandlar avgasernas kväveoxider till ofarlig kvävgas och vattenånga. Den är integrerad med partikelfiltret i en kompakt enhet för att minsta möjliga utrymme ska tas i anspråk. Partikelfiltret (DPF), fångar upp och förbränner de mikroskopiska partiklarna i avgaserna

och regenereras automatiskt under drift. EGR-tekniken används i detta fall för att hålla uppe avgastemperaturen när motorn inte är tillräckligt varm då avgaserna behöver vara minst 250 grader för att avgasreningen ska fungera optimalt. Konventionella avgasåterförings-system jobbar med att kyla ner avgaserna för sänkt förbränningstemperatur och då minskade kväveoxider.

Fördelen med Volvos EGR-system är att det är inaktivt under landsvägskörning och därför inte påverkar bränsleförbrukningen.

Jämfört med Euro 5:an sänks utsläppen av kväveoxider med 77 procent och partikelutsläppen halveras.

För Volvos övriga motorprogram kommer Euro 6 i god tid innan kraven blir obligatoriska. I dagsläget är efterfrågan på Euro 6-motorerna fortfarande rätt låg. Som kund får man räkna med en högre investeringskostnad då de tuffa emissionskraven innebär tekniskt avancerade lösningar på motorn med flera nya komponenter. Den ökade kostnaden kan däremot begränsas genom ekonomiska stimulansåtgärder, framför allt inom regional trafik och fjärrtransporter i Europa. Hur som helst är investeringen ett litet bidrag till en bättre miljö och åkeriet får en ökad miljöimage.

bosse.norvinge@akeri.se

