



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 13.4.2005

Euro 4 / Euro 5 moottorit - uusi BlueTec-teknologia Mercedes-Benz-kuorma-autoissa

- **BlueTec -uusi dieselteknologia raskaisiin Mercedes-Benz-hyötyajoneuvoihin**
- **BlueTec säästää luontoa, tiemaksuja sekä polttonestettä ja täyttää tulevaisuuden normit**
- **Taloudellisia etuja useissa Euroopan maissa**
- **AdBlue varmistaa suuren toimintasäteen**

DaimlerChrysler esitteli Hannoverin kansainvälisessä hyötyajoneuvonäyttelyssä syyskuussa 2004 uudella BlueTec-dieseltekniikalla toteutetun kuorma-automalliston kaukoliikenteeseen. Autot täyttävät lokakuussa 2006 voimaan astuvan Euro 4-normin määräykset sekä lokakuussa 2009 voimaan tulevan Euro 5-normin. Pakokaasuissa on jopa 80 prosenttia vähemmän haittakaasuja nykyisin voimassa olevaan Euro 3-normiin verrattuna ja polttonesteen kulutuskin on pienempi. Uudet Blue-Tec-varusteiset Mercedes-Benz-kuorma-autot ovat ekologinen ja samalla taloudellisesti ainutlaatuinen ratkaisu tulevaisuuden tavaraliikenteen kuljetusongelmiin.

Tämä tulevaisuus on käden ulottuvilla sillä ensimmäiset Actros-tyyppisarjan BlueTec-varusteiset kuorma-autot ja puoliperävaunun vetoautot luovutetaan asiakkaille jo helmikuun lopulla 2005. Maantieliikenteeseen tarkoitetut tärkeimmät (teholuokat 235...350 kW (320...476 hv)) volyymimallit valmistuvat ensimmäisinä nauhalta. Seuraavina kuukausina BlueTec-varusteisten Actros- ja Axor-tyyppisarjojen kaukoliikenteeseen tarkoitettujen kuorma-autojen tarjonta laajenee vähitellen, kattaen lopuksi kaikki teholuokat 235 ... 440 kW (320 ... 598 hv) sekä suurimman vääntömomentin 1 650... 2 800 Nm.

Kun Euro 4-normi lokakuussa 2006 astuu voimaan, on BlueTec saatavissa kaikkiin Mercedes-Benz kuorma-autojen tyyppisarjoihin ja käsittää siis kauko-, jakelu-, maansiirto- ja erikoisautojen koko paletin.

Mercedes-Benz-asiakkaat voivat valita käyttötarkoitukseensa sopivan auton Euro 4- ja Euro 5-normien mukaisten kuorma-autojen ja puoliperävaunujen vetoautojen laajasta valikoimasta. Päätyessään uuteen BlueTec-varusteiseen Actrosiin he pääsevät jo varhaisessa vaiheessa ja pysyvästi nauttimaan moninaisista liiketaloudellisista eduista. Yli 4-akseliset 40-tonniset, jotka ennenaikaisesti täyttävät Euro 5-normin, saavat Saksan moottoritiemaksusta jopa 20 prosentin alennuksen. Se on voimassa aina pakokaasupäästörajan voimaantuloon saakka syksyllä 2009. Kun moottoritiekilometri Euro 3-autolle maksaa 12 senttiä lokakuuhun 2006 saakka ja sen jälkeen 15 senttiä lokakuuhun 2009 saakka, maksavat ympäristöystävällisemmät Euro 5-kuorma-autot samana aikana vain 10 tai 12 senttiä kilometriltä. Ajosuoritteesta riippuen on moottoritiemaksuissa mahdollista säästää jopa yli tuhat Euroa Euro 3-autoihin verrattuna. Autot, jotka täyttävät vain Euro 4-normin, saavat edun moottorietiemaksuista vain lokakuuhun 2006 saakka, jolloin Euro 4-normi astuu voimaan. Saksan ohella myös muissa Euroopan maissa on suunnitteilla tai otettu jo käyttöön erilaisia rahallisia etuja erittäin vähäpäästöisille hyötyajoneuvoille.

Jo tämä kustannusetu on hyvä peruste tulevien Euro-normien täyttämiseksi etukäteen. DaimlerChryslerin BlueTec-dieselteknologia tuo lisäksi muitakin etuja, kuten pienempi polttonesteen kulutus ja huomattavasti paremmat jälleenmyyntimahdollisuudet käytettyjen autojen markkinoilla.

DaimlerChryslerin BlueTec-dieselteknologia perustuu erittäin tehokkaisiin moottoreihin sekä pakokaasujen jälkikäsitteilyyn SCR-tekniikan (SCR = Selective Catalytic Reduction = selektiivinen katalyyttinen pelkistäminen) pohjalta.

Uuden Actros-moottorisukupolven parempi taloudellisuus toteutettiin kehittämällä 12 litran V6- ja 16 litran V8-moottoriperhettä mittavasti edelleen. Sylinteriryhmän uudesta materiaalista ja uudesta tiivistys- ja laakerikonseptista alkaen aina ruiskutusjärjestelmään saakka kaikkien uudistusten päämääränä oli parempi polttonesteen hyötysuhde haittakaasupäästöjen pienentämiseksi ja samanaikaisesti polttonesteen kulutuksen vähentäminen.

BlueTec-dieselteknologia-järjestelmään sisältyy uusien, huippupaineeltaan kohotettujen moottoreiden ohella ensimmäistä kertaa suuriin hyötyajoneuvojen dieselmootteihin kehitetty integroitu pakokaasujen jälkikäsittely. Monivuotisten tutkimusten ja käytännön testien perusteella DaimlerChrysler päätyi typen poistoon pakokaasuista SCR-tekniikalla, koska se on taloudellisin ja luotettavin. SCR-periaate tarkoittaa, että ei-toivotut typpioksidit muunnetaan katalysaattorissa vaarattomaksi typeksi ja vesihöyryksi käyttämällä ammoniakkia pelkistysaineena.

Koska ammoniakkia vaarallisena aineena voidaan käyttää tieliikenteessä vain tietyin edellytyksin, käytetään hyötyajoneuvoissa myrkytöntä ja hajutonta vesiperäistä urealiuosta, jota SCR-tekniikan yhteydessä kutsutaan nimellä AdBlue. Moottorin elektroniikan ohjaamana suihkutetaan AdBlueta erillisestä tankista tarvittava määrä kuumiin pakokaasuihin, jolloin se hydrolisoituu ammoniakiksi. AdBluen kulutus on BlueTec 4:ssä noin neljä prosenttia dieselin kulutuksesta, kun BlueTec 5:n kulutus on tiukemmista raja-arvoista johtuen noin kuusi prosenttia.

AdBlue-jakeluverkosto huoltoasemien yhteyteen on rakenteilla koko Euroopassa. Mercedes-Benz BlueTec-autoissa on vakiovarusteena 90l tai 110l AdBlue-tankki. Tällöin toimintasäde on noin 5000 km eikä auton toiminta-alueelle ole minkäänlaisia rajoituksia, koska Mercedes-Benzin uusi BlueTec-dieselteknologia ei vaadi rikitöntä polttonestettä tai lyhyempiä öljynvaihto- ja huoltovälejä.

Lisätietoja: Veho Group Oy Ab
 Hyötyajoneuvot
 myyntijohtaja Juha Ruotsalainen, puh. 010569 3053
 tuotepäällikkö Rami Ainiala, puh. 010569 3646