



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 26.9.2005

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

- **BlueTec -uusi dieselteknologia Mercedes-Benz-hyötyajoneuvoissa**
- **BlueTec säästää luontoa, tiemaksuja sekä polttonestettä ja täyttää tulevaisuuden normit**
- **Taloudellisia etuja useissa Euroopan maissa**
- **AdBlue, myrkytön ja hajuton lisäaine**

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.

Ensimmäiset Actros-tyyppisarjan BlueTec-varusteiset kuorma-autot ja puoliperävaunun vetoautot luovutettiin asiakkaille jo maaliskuussa 2005. Ensimmäisenä tuotantoon tulivat maantieliikenteeseen tarkoitetut tärkeimmät (teholuokat 235...350 kW (320...476 hv)) volyymimallit. Nyt on tehtaalta valmistunut jo noin 5000 uutta BlueTec-kuorma-autoa. Näistä suurin osa eli 98% on ollut Euro 5-normin mukaisia BlueTec5-malleja.

Vuoden 2005 marraskuussa tuotantoon tulevat Actrosin V8-moottoreilla varustetut maantieliikenteeseen tarkoitetut Euro 5-mallit teholuokissa 375 ... 440 kW (510 ... 598 hv) sekä Axor-puoliperävaunun vetoautot Euro 4 ja Euro 5-versioina teholuokissa 265 ... 315 kW (360 ... 428 hv).

Joulukuussa 2005 tulevat vielä tuotantoon Axor 3-akseliset tasakuorma-autot Euro 4 ja Euro 5-versioina teholuokissa 265 ... 315 kW (360 ... 428 hv) sekä pääasiassa jakeluliikenteeseen tarkoitettut 2- ja 3-akseliset Axor-tasakuorma-autot Euro 4-versioina teholuokissa 175 ... 210 kW (238 ... 286 hv).

Tuotanto laajenee ensi vuonna lisää ja kun Euro 4-normi lokakuussa 2006 astuu voimaan, on BlueTec saatavissa kaikkiin yli 6 tonnin Mercedes-Benz kuorma-autojen tyyppisarjoihin ja käsittää siis kauko-, jakelu-, maansiirto- ja erikoisautojen koko paletin.

Vuoden 2006 aikana BlueTec-teknologia tulee saatavaksi myös Mercedes-Benz ja Setra linja-autoihin sekä kevyempään 6-7,5 tonnin Vario-mallistoon.

Mercedes-Benz-asiakkaat voivat valita käyttötarkoitukseensa sopivan auton Euro 4- ja Euro 5-normien mukaisten kuorma-autojen laajasta valikoimasta. Päätyessään uuteen BlueTec-varusteiseen Actrosiin tai Axoriin he pääsevät jo varhaisessa vaiheessa ja pysyvästi nauttimaan moninaisista liiketaloudellisista eduista. Yli 4-akseliset 40-tonniset, jotka ennenaikaisesti täyttävät Euro 5-normin, saavat Saksan moottorietiemaksusta jopa 20 prosentin alennuksen. Se on voimassa aina pakokaasupäästörajan voimaantuloon saakka syksyllä 2009. 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. Mercedes-Benzin BlueTec-dieselteknologia tuo lisäksi muitakin etuja, kuten pienempi polttonesteen kulutus ja paremmat jälleenmyyntimahdollisuudet käytettyjen autojen markkinoilla.

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

BlueTec-moottorien entistä suuremmilla ruiskutuspaineilla ja korkeammilla palamislämpötiloilla saavutetaan parempi hyötysuhde, pienempi kulutus ja vähäisemmät hiukkaspäästöt.

BlueTec-dieseltekniologia-järjestelmään sisältyy uusien, huippupaineeltaan kohotettujen moottoreiden ohella ensimmäistä kertaa suuriin hyötyajoneuvojen dieselmootteihin kehitetty integroitu pakokaasujen jälkikäsittely. Monivuotisten tutkimusten ja käytännön testien perusteella Mercedes-Benz 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 vesipäristä 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 AdBlue:n toimintasäde on suurimmillaan jopa 10 000 km eikä auton toiminta-alueelle ole minkäänlaisia rajoituksia, koska Mercedes-Benzin uusi BlueTec-dieseltekniologia ei vaadi rikitöntä polttonestettä tai lyhyempiä öljynvaihtoja huoltovälejä.

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