



11.11.2021 14:30 CET

Optimierung der Aufbaukonfigurationen: Flexible Fahrgestellausführung und neue Kraftstofftank-Baureihe

Scania steigert Flexibilität mit modularem Fahrgestell (MACH) und vielfältigeren Möglichkeiten bei der Aufbau-Konfiguration.

- **Neue Kraftstofftank-Serie ermöglicht größere Reichweite mit weniger mitgeführtem Kraftstoff.**
- **Eine große Bandbreite an Kraftstofftanks und flexible Auslegungsmöglichkeiten bieten Kunden maßgeschneiderte Lösungen unabhängig von der jeweiligen Anwendung.**

Scania bringt nicht nur einen neuen Antriebsstrang für eine Vielzahl unterschiedlicher Anwendungen auf den Markt; die Markteinführung wird auch von anderen interessanten Optionen für die Aufbau-Konstruktion begleitet.

Das neue Fahrgestell von Scania mit modularem Aufbau - MACH (Modular Architecture Chassis) - ist wesentlich flexibler, wenn es darum geht, sich speziell an die Bedürfnisse einzelner Kunden anzupassen. Das Hauptmerkmal ist die Einführung einer neuen Lochanordnung am Fahrgestellrahmen, bei der einige Löcher speziell für die Anbringung von Teilen sowohl innen als auch außen am Rahmen vorgesehen sind. Das Ergebnis ist eine in höherem Maße modulare und vorhersehbare Fahrgestellkonstruktion, bei der die theoretische Anzahl der möglichen Ausführungen exponentiell gesteigert wird.

„Wir sind nun in der Lage, eine größere Vielfalt bei den Fahrgestellausführungen anbieten zu können, so dass Gestaltungswünsche nicht mehr durch die Abhängigkeiten der einzelnen Bauteile untereinander beeinträchtigt werden“, erklärt Ola Brantefors, Head of Layout and Chassis Installation bei Scania R&D. „Ab jetzt ist es möglich, das Fahrgestell, beginnend am vorderen Ende der Hinterachse, beispielsweise mit einem Kraftstofftank zu beladen. Durch eine bessere Gewichtsverteilung kann unter Umständen auch die Nutzlast gesteigert werden, wobei gleichzeitig auch mehr Ablageflächen und Raum für Gegenstände wie Stützfüße an den Stellen im Fahrzeug geschaffen werden können, die näher am Fahrerhaus liegen und damit einfacher zu erreichen sind.“

Anlage zur Kraftstoffoptimierung

Darüber hinaus befindet sich auch eine neue Baureihe von Diesel-Kraftstofftanks in der Größenordnung von 165 bis zu 700 Litern in der Markteinführung. Es gibt im Wesentlichen drei Größen (S, M und L), die auch in unterschiedlichen Längenausführungen erhältlich sind.

Die Niederdruck-Kraftstoffpumpe, der primäre Kraftstofffilter und der Wasserabscheidefilter werden nicht mehr in Motornähe angeordnet, sondern befinden sich nun in einer eigenen Anlage zur Kraftstoffoptimierung. Diese Anlage befindet sich an der Seite des Haupttanks. Damit hat Scania nun eine Lösung für die Nutzung des gesamten, im Tank befindlichen Kraftstoffs gefunden.

Die neue Kraftstofftank-Serie von Scania ist mit einer Anlage zur Kraftstoffoptimierung ausgestattet, die sich an der Seitenwand befindet. Das erleichtert den Zugang zu den Wartungspunkten und gibt dem Fahrer die Möglichkeit, den gesamten, im Tank befindlichen Kraftstoff auszunutzen. Somit können Scania Kunden nun größere Reichweiten zurücklegen, obwohl sie weniger Kraftstoff im Fahrzeug mitführen müssen.

„Die Kraftstoff-Einspritzanlagen in Dieselmotoren dürfen keine Luft ansaugen und das ist immer dann bei Bergauf- oder Bergabfahrten riskant, wenn der Tank sehr lang ist und sich der Kraftstoff für eine gewisse Zeit nur auf einer Seite des Tanks befindet“, erklärt Brantefors. „Unsere Anlage zur Kraftstoffoptimierung verfügt über einen Auffangbehälter, der immer eine ausreichende Kraftstoffmenge zur Einspeisung in das Hochdrucksystem am neuen Motor zurückhält. Daraus folgt, dass es uns gelungen ist, das nutzbare Kraftstoffvolumen in unseren Tanks zu steigern, da nicht länger eine Kraftstoffreserve zurückbehalten werden muss, um das Ansaugen von Luft zu verhindern.“

Scania hat außerdem auch eine neue, intelligente Lösung entwickelt, um bei Lkw mit Doppeltanks eine optimale Kraftstoffverteilung zwischen den Tanks zu gewährleisten. Mithilfe einer T-Verbindung mit einer getrennten und fortlaufenden (aber sehr reduzierten) Zuführung in die Anlage zur Kraftstoffoptimierung wird ein Venturi-Effekt erzielt, der sicherstellt, dass die Weiterleitung des Kraftstoffs in den Haupttank nicht durch Luft einschüsse verhindert wird.

Flexibilitätsgewinn

Zu den weiteren Verbesserungen, die mit dem neuen modularen Fahrgestell erzielt werden können, gehören auch eine Reihe neuer AdBlue-Tanks für eine bessere Nutzung des Kraftstoffvolumens, die am Rahmen befestigt werden können. Ein weiterer Fokus lag auf der Einführung neuer Tanks für hydraulische Hilfseinrichtungen (wie beispielsweise Kräne), die dieselbe Ausführung wie die Kraftstofftanks aufweisen. Auch bei den Luftkesseln stehen neue Ausführungen mit Halterungen und Rohrleitungen zur Verfügung, mit denen die neue Lochanordnung des flexiblen Fahrgestells für neue potenzielle Installationsmöglichkeiten genutzt werden kann.

„Die MACH-Ausführung steht für einen vielseitigen Flexibilitätszuwachs“, freut sich Brantefors. „Für Gegenstände wie Ersatzreifen und Ablageboxen gibt es nun viele neue und flexible Anbringungsmöglichkeiten. Und das wissen sowohl unsere Kunden als auch die Aufbauhersteller der Lkw sehr zu schätzen.“

Das Nachbehandlungssystem – ein wichtiger, aber eher sperriger Bestandteil aller modernen Lkw – kann nun in drei Standardpositionen befestigt werden. Wenn die Grundpositionen einmal nicht ausreichen, kann das Nachbehandlungssystem auch frei am Rahmen befestigt werden.

Die neue flexible Fahrgestellausführung von Scania eröffnet neue Möglichkeiten, wie die Beladung des Fahrgestells von hinten, die Doppeltanks und der neuen Anlage zur Kraftstoffoptimierung. Auch der seitliche Unterfahrschutz und der Seitenschweller wurden passend zum neuen Layout modernisiert.

„Wir glauben, dass all diese Änderungen insgesamt in vielerlei Hinsicht positive Beiträge zu den täglichen Geschäftsabläufen unserer Kunden leisten werden“, ist sich Brantefors sicher. „Wir setzen unseren Weg fort, bei dem maßgeschneiderte Lösungen für jeden Kunden eine besondere Bedeutung im Portfolio von Scania einnehmen, sei es durch eine Optimierung der Ladekapazität oder die Möglichkeit, allen im Lkw-Tank vorhandenen Kraftstoff nutzen zu können. Durch die Beseitigung von Einschränkungen machen wir auch den Aufbauherstellern für Lkw das Leben leichter, die sich mehr Platz für Aufbauten und anderweitige Ausstattung wünschen.“

Über Scania

Scania gehört zu den weltweit führenden Anbietern von Transportlösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden treiben wir den Umstieg auf ein nachhaltiges Transportsystem voran. 2020 lieferten wir 66.899 Lkw, 5.186 Busse sowie 10.991 Industrie- und Marinemotoren an unsere Kunden aus. Der Umsatz betrug in Jahr 2020 mehr als 125 Milliarden SEK (mehr als 12,3 Milliarden Euro), wobei circa 20 Prozent davon auf Serviceleistungen entfielen.

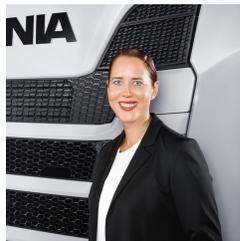
Scania wurde 1891 gegründet und beschäftigt heute weltweit etwa 51.000 Mitarbeiter in mehr als 100 Ländern. Forschung und Entwicklung befinden

sich in Schweden sowie an den Standorten Brasilien und Indien. Die Produktion findet in Europa, Lateinamerika und Asien statt, regionale Produktionszentren befinden sich in Afrika, Asien und Eurasien. Scania gehört zu TRATON SE.

Scania Deutschland verzeichnete 4.818 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2020 und damit einen Marktanteil von 10,5 Prozent.

Scania Österreich verzeichnete 1.086 neu zugelassene Scania Lkw im Jahr 2020 und damit einen Marktanteil von 19,9 Prozent.

Kontaktpersonen



Nina Khanaman

Pressekontakt

Direktorin Kommunikation und Marketing, Scania Deutschland
Österreich

Nina.Khanaman@scania.com

+49 (261) 897 7 234



René Seckler

Pressekontakt

Media Relations Manager, Scania Deutschland Österreich

rene.seckler@scania.com

+49 151 122 932 55