



Mercedes-Benz

Silniki Diesla: lepiej doskonalić niż rezygnować

Informacja prasowa

Warszawa. Rozsądny miks napędów zamiast rewolucji – Mercedes-Benz prowadzi ogromne inwestycje w transformację mobilności. Poza napędami elektrycznymi swoje miejsce w strategii producenta mają jednak jednostki spalinowe, w tym silniki wysokoprężne. Zrównoważona mobilność wymaga bowiem holistycznego podejścia, a nowoczesne silniki Diesla z powodzeniem spełniają najostrzejsze normy emisji spalin – co potwierdzają niezależne testy.

26 lutego 2019 r.

Wciąż pozostaje jeszcze wiele do zrobienia na drodze do długofalowego obniżania emisji spalin w transporcie pasażerskim i towarowym. Daimler prowadzi na tym polu różnorodne działania –



o czym świadczą inwestycje w doskonalenie i opracowywanie nowych technologii. Od 2010 r. koncern czterokrotnie zwiększył swoje nakłady na badania i rozwój w obszarach dotyczących strategii CASE (łączność, jazda autonomiczna, współdzielone usługi i napędy elektryczne). W rezultacie w ubiegłym roku zarejestrował więcej patentów niż jakikolwiek inny producent samochodów w Niemczech: 1946 (źródło: Patentsight).

W ciągu ostatnich dziesięciu lat cel ograniczania emisji spalin coraz bardziej oddalał się od koncepcji konwencjonalnych układów napędowych w kierunku napędu elektrycznego. Nie można jednak zapominać, że nieustannie trwa też rozwój „tradycyjnych” źródeł napędu – i przynosi wymierne efekty. Nowoczesne silniki spalinowe są wydajne i przyjazne środowisku jak nigdy dotąd. Owszem, zmienia się ich udział w sprzedaży: popularność jednostek wysokoprężnych spada w obliczu rosnącej efektywności nierzadko tańszych wersji benzynowych oraz popularyzacji pojazdów hybrydowych. Silniki Diesla pozostają jednak naturalnym wyborem jako źródło napędu samochodów pokonujących wysokie przebiegi na trasach szybkiego ruchu. A systematyczne doskonalenie napędu wysokoprężnego pozwoliło wyeliminować zarówno problem emisji cząstek stałych, jak i tlenków azotu.

Wciąż spotyka się opinie głoszące, że zanieczyszczenie powietrza NO_x (tlenkami azotu) w Unii Europejskiej nigdy nie było tak wysokie. Tymczasem według Europejskiej Agencji Środowiska (EEA – European Environmental Agency) emisja NO_x pochodząca z ruchu drogowego w latach 1990-2015 spadła o 59%. Jednym z głównych powodów tego spadku są innowacje technologiczne w pojazdach użytkowych i osobowych, a w ostatnich latach – w szczególności – dalszy rozwój silników wysokoprężnych: od recyrkulacji gazów wydechowych i katalizatorów zatrzymujących NO_x aż po system redukcji katalitycznej SCR (selective catalytic reduction) oraz – w przypadku silników najnowszej generacji – układ oczyszczania spalin zamontowany bezpośrednio przy jednostce napędowej.

Pierwszy z nowej rodziny silników do modeli osobowych Mercedes-Benz – 4-cylindrowa jednostka OM 654 – w czasie różnych testów udowodnił, że w rzeczywistych warunkach jazdy osiąga zdecydowanie niższe wyniki emisji NOx od tych uzyskiwanych w laboratorium. To samo w przypadku nowego 6-cylindrowego silnika wysokoprężnego OM 656, który jest dostępny np. w nowej Klasie S.

O tym, że problem emisji NOx można uznać za technicznie rozwiązany, świadczą rezultaty niezależnych badań. Niemiecki automobilklub ADAC opublikował ostatnio wyniki testów pojazdów różnych marek, przeprowadzonych zgodnie ze standardem RDE - czyli w warunkach normalnego ruchu. Emisja NOx silnika Mercedesa A 180 d wyniosła 40 mg/km. Co więcej, 12 z 13 testowanych samochodów „zmieściło się” w limicie 80 mg NOx/km, który ma wejść w życie dopiero w 2025 r.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22