



Silnik Diesla nadal znacznie „czystszy” od benzynowego

Informacja prasowa

6 lutego 2019 r.

Warszawa. W ostatnich latach przybywa stereotypowych twierdzeń na temat jednostek wysokoprężnych. Wiele z nich mija się z prawdą: nowoczesne silniki Diesla oferują liczne atuty i w określonych warunkach użytkowania wciąż mają przewagę nad motorami benzynowymi – zarówno pod względem wydajności oraz kosztów eksploatacji, jak i przyjazności dla środowiska. Mercedes-Benz, jako pionier w dziedzinie silników Diesla, w ramach swojej strategii pozostaje zaangażowany w rozwój napędów wysokoprężnych – i ma ku temu istotne, obiektywne powody.

W 1936 roku do produkcji trafił Mercedes-Benz 260 D – pierwszy samochód osobowy zasilany silnikiem Diesla. Od tamtej pory w motoryzacji wiele się zmieniło, ale nie zmieniła się istotna przewaga jednostek wysokoprężnych nad benzynowymi – **wyższa efektywność**. A to przekłada się na niższe zużycie paliwa, czyli **niższe koszty eksploatacji i mniejszą emisję CO₂**.

Stopniowe **obniżanie emisji spalin samochodów** na przestrzeni kolejnych dekad **nie byłoby możliwe bez ustawicznego rozwoju jednostek wysokoprężnych**: od recyrkulacji gazów wydechowych i filtrów cząstek stałych aż po system redukcji katalitycznej SCR. Faktem jest, że nowoczesne silniki Diesla są odpowiednio przygotowane do spełniania restrykcyjnych norm spalin, które wejdą w życie po 2020 roku, a obowiązujące i przewidywane zakazy ruchu dla starszych diesli ich nie dotyczą. Co więcej, motory

Mercedes-Benz z najnowszej rodziny silników Diesla (4-cylindrowy OM 654 oraz 6-cylindrowy OM 656) **z zapasem „mieszczą się” w przyszłych limitach emisji NO_x** – w czasie testów w rzeczywistych warunkach jazdy osiągają zdecydowanie niższe wyniki emisji tlenków azotu od tych uzyskiwanych w laboratorium, co potwierdzają wyniki niezależnych testów.

Jednocześnie, choć jednostki benzynowe w nowych Mercedesach są coraz efektywniejsze, pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa, silniki Diesla mają nad nimi niezmienną przewagę. Według organizacji VDA nowoczesny diesel potrzebuje nawet o 25% mniej paliwa od porównywalnego pojazdu zasilanego benzyną. Oznacza to, że przy odpowiednio wysokich rocznych przebiegach **zakup auta zasilanego motorem wysokoprężnym po prostu się opłaca.**

Ta efektywność idzie w parze z komfortem jazdy: dzięki stosowaniu 9-stopniowej przekładni automatycznej oraz licznym zabiegom zwiększającym kulturę pracy współczesne jednostki wysokoprężne legitymują się cichą pracą i znakomitą charakterystyką rozwijania momentu obrotowego z szerokim zakresem użytecznych obrotów. Przykład: najmocniejszy, 340-konny wariant 2,9-litrowego silnika Diesla OM 656 pod maską Klasy E z napędem na obie osie 4MATIC pozwala na sprint od 0 do 100 km/h w ciągu zaledwie 4,9 s.

Oczywiście silnik wysokoprężny nie tylko musi „znieść” porównanie z benzynowym, ale również z napędami elektrycznymi. Nie ulega wątpliwości, że w przyszłości elektromobilność będzie coraz popularniejsza. Niemniej prawdą jest też, że jeśli chodzi o ochronę klimatu, **najnowsze diesle mogą być dziś nawet lepsze od auta elektrycznego. A to dlatego, że**

samochód elektryczny jest tak ekologiczny jak źródło prądu do jego ładowania.

Z tego względu Mercedes-Benz stosuje wielotorową strategię rozwoju napędów, obejmującą zarówno silniki spalinowe, zespoły hybrydowe, jak i napędy alternatywne. Istotnym problemem pozostaje jednak transformacja samochodowej energetyki. Należy wykorzystywać więc wszelkie dostępne środki – poza akumulatorowym napędem elektrycznym czy ogniwami paliwowymi także wysoce efektywne silniki spalinowe oraz hybrydowe napędy plug-in. I chociaż szacuje się, że w 2025 r. jeden na cztery nowe samochody będzie miał napęd elektryczny, dalszy rozwój konwencjonalnych układów napędowych ma kluczowe znaczenie dla spełnienia nowych, bardziej wyśrubowanych limitów emisji CO₂ dla nowych aut w Europie.

Najważniejsze, że odbywa się to z korzyścią dla nabywców, ponieważ nowoczesne silniki Diesla – wbrew wielu stereotypom – są nie tylko ekologiczne, ale także oszczędne i wydajne.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucho@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22