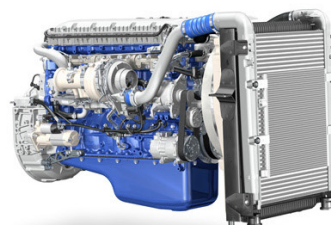
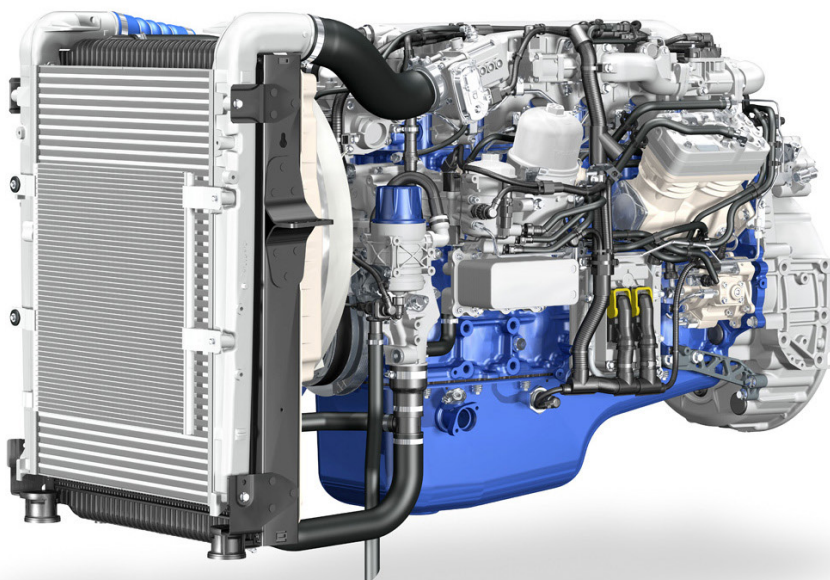


HOJA DE DATOS

Motor D8K350, EU6SCR



El D8K350, EU6SCR es un motor diésel de seis cilindros en línea con una cilindrada de 7,7 litros, equipado con turbocompresor e intercambiador de calor (intercooler). El motor produce 350 CV y 1400 Nm de par máximo. El motor cumple los requisitos de emisiones de gases de escape de la UE según la normativa Euro 6. El motor tiene una sola culata y un árbol de levas en cabeza que acciona cuatro válvulas por cilindro mediante balancines. Las funciones del motor se controlan electrónicamente. La inyección de combustible se realiza con tecnología common rail (conducto distribuidor de inyección de combustible común). En combinación con la reducción catalítica selectiva (SCR), las emisiones de gases del motor cumplen los requisitos de las normativas de emisiones Euro 6. Gracias a una calibración optimizada del sistema de control electrónico del motor, las emisiones de partículas se han reducido en un 50% y el NOx, en un 80 %, con respecto a los correspondientes niveles en Euro 5. En consecuencia, este motor está ecológicamente optimizado y resulta especialmente adecuado para entornos urbanos vulnerables y zonas verdes donde se imponen exigentes normativas sobre emisiones de humos y partículas.

Preparado para combustible alternativo

El motor también cuenta con certificación para el uso de HVO - EN15940 (aceite vegetal hidrotratado). Reduce notablemente las emisiones de gases de efecto invernadero y es la opción perfecta si desea proteger el medio ambiente y disfrutar (si procede) de los incentivos disponibles en el mercado.

CARACTERÍSTICAS Y VENTAJAS

- Conducción excelente gracias a una amplia gama de par y a la rápida respuesta de aceleración.
- La combustión eficaz y el filtrado de los gases de escape con tecnología SCR y DPF contribuyen a reducir el consumo de combustible, a prolongar los intervalos de mantenimiento y a rebajar los niveles de emisiones.

HOJA DE DATOS

Motor D8K350, EU6SCR

Excelentes prestaciones

El motor tiene un rango de par máximo especialmente amplio, lo que significa que se puede permanecer fácilmente en la banda de revoluciones económica y con un cambio mínimo de marchas. El motor dispone de un turbocompresor VGT (turbo de geometría variable). Ofrece un par excelente partiendo incluso de revoluciones bajas, lo que da como resultado una rápida respuesta a la aceleración y una capacidad de conducción mejorada a bajas velocidades.

Uno de los factores que contribuyen a las excelentes prestaciones es la inyección de combustible con tecnología common rail. El combustible se inyecta a alta presión (2.000 bares). La presión y la inyección se regulan electrónicamente, lo que da como resultado que el combustible, medido con precisión y muy atomizado, se pulverice excepcionalmente en la cámara de combustión. La función de control se ajusta constantemente para adaptarse a las condiciones de trabajo en cada instante y la posibilidad de inyectar combustible después de la carga principal añade una considerable flexibilidad.

Combustión eficaz

Los bajos niveles de emisiones y el consumo reducido de combustible se consiguen, entre otras cosas, gracias al sistema de control electrónico del motor (EMS), que consigue una inyección precisa de combustible y una combustión eficaz.

Las cabezas de los pistones tienen un hueco que empuja los gases hacia los bordes de la cámara de combustión, lo que contribuye a una eficaz combustión. La forma de los conductos de admisión de la culata produce una reducción de la velocidad de giro del aire y una menor caída de la presión. Esto contribuye a reducir los niveles de emisiones de gases de escape y a conseguir una mayor eficacia.

Bajo nivel de ruido

El tiempo de inyección de combustible es variable, lo que tiene un efecto positivo en el nivel de ruidos y emisiones. Antes de la inyección principal, se inyectan pequeñas cantidades de combustible, lo que reduce significativamente el retraso de la ignición y el ruido generado durante el proceso de combustión principal.

Control de las emisiones de gases de escape con tecnología SCR para el cumplimiento de Euro 6

Volvo ha decidido complementar la tecnología de combustión óptima con la tecnología SCR (Selective Catalytic Reduction, Reducción Catalítica Selectiva) para el tratamiento posterior de los gases de escape. En este proceso, el aditivo AdBlue, se inyecta en los gases de escape antes de que éstos pasen por un catalizador SCR. En el catalizador, el AdBlue reacciona con los óxidos de nitrógeno en un proceso que reduce de manera significativa las emisiones. Esto se realiza mediante la conversión de los óxidos de nitrógeno en gas de nitrógeno y vapor de agua. El pre-catalizador aumenta la eficacia del catalizador SCR a temperaturas de gases de escape bajas. También prolonga la vida útil del catalizador SCR que incorpora el silenciador. La tecnología SCR es sólida y fiable, y su uso se traduce en una reducción de los costes de mantenimiento e intervalos de mantenimiento mayores.

La válvula EGR refrigerada por agua y controlada electrónicamente mejora el flujo de gas, lo que garantiza que los gases de escape alcancen una temperatura óptima antes de entrar en el sistema de tratamiento posterior – EATS.

El proceso de tratamiento posterior empieza en el catalizador por oxidación diésel (DOC) donde se genera el NO². Esto es necesario para crear una combustión de partículas óptima en el filtro DPF. El procedimiento proporciona el calor necesario para el proceso de regeneración también en condiciones de frío. El calor de la regeneración DPF activa se crea oxidando el combustible diésel desde el 7º inyector.

El segundo paso del proceso es el filtro de partículas diésel, en el que las partículas se almacenan hasta que se activa la función de regeneración (y las partículas se queman). A continuación, las emisiones alcanzan la zona de mezcla/Reducción Catalítica Selectiva (SCR), donde se pulverizan con AdBlue. Los óxidos de nitrógeno se convierten entonces en nitrógeno gaseoso inócuo y vapor de agua mediante este proceso. Cuando los gases de escape llegan al paso final del proceso, el Catalizador de Amoníaco (ASC), se elimina cualquier resto de amoníaco (si lo hubiera).

Larga vida útil

El bloque de cilindros y la culata están fabricados en hierro fundido, lo que proporciona una estructura sólida pero ligera. Las camisas de los cilindros son de tipo seco.

El motor puede estar equipado con ventilación del cárter abierta o con una versión cerrada (mín. -25° C).

El intervalo de cambio de aceite se realizará en función de las distintas condiciones operativas del camión. Para el Volvo FE con aceite VDS 4 o VDS 4.5, es de hasta 100.000 km (o una vez cada dos años).

HOJA DE DATOS

Motor D8K350, EU6SCR

ESPECIFICACIÓN

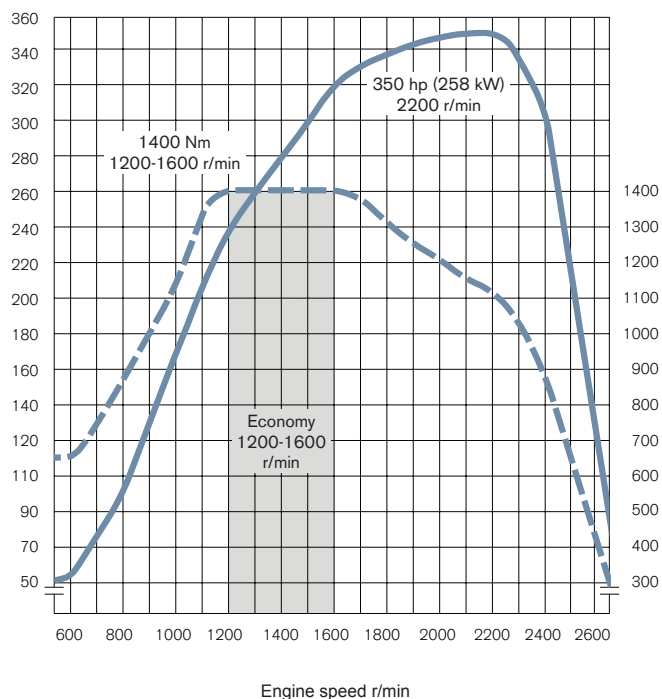
Denominación D8K350, EU6SCR
Potencia máx. a 2200 rpm 350 CV (258 kW)
Revoluciones máx. 2650 rpm
Par máximo a 1200 - 1600 rpm. 1400 Nm
N° de cilindros 6
Diámetro 110 mm
Carrera 135 mm
Embolada 7,7 dm³
Relación de compresión 17,5:1
Gama de revoluciones económica. 1200 - 1600 rpm
Potencia de frenado del regulador de gases de escape (EBR-EPG).
Potencia de frenado del freno motor
con EBR-CEB (freno de compresión Jacobs). 170 kW a 2650 rpm
Volumen de cambio de aceite, incluido el filtro 25,5 l (FE)
Sistema de refrigeración, volumen total 17 litros
Filtro de aceite Filtro de aceite verde, un flujo completo
Peso en seco (motor básico) aprox. 732 kg

Toma de fuerza montada en la parte trasera del motor (+ 28 kg)

- 600 Nm a 800-1200 rpm
- Posición a las 12 en punto
- Relación 1.1: DIN5462, SAE1410, DIN100

Power hp

Torque Nm



VOLVO

Volvo Truck Corporation

www.volvotrucks.com

Volvo se reserva el derecho de modificar el diseño y las especificaciones sin previo aviso.