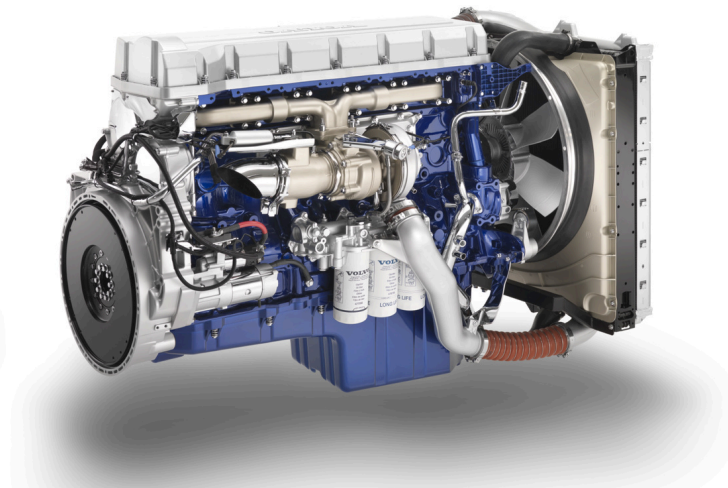
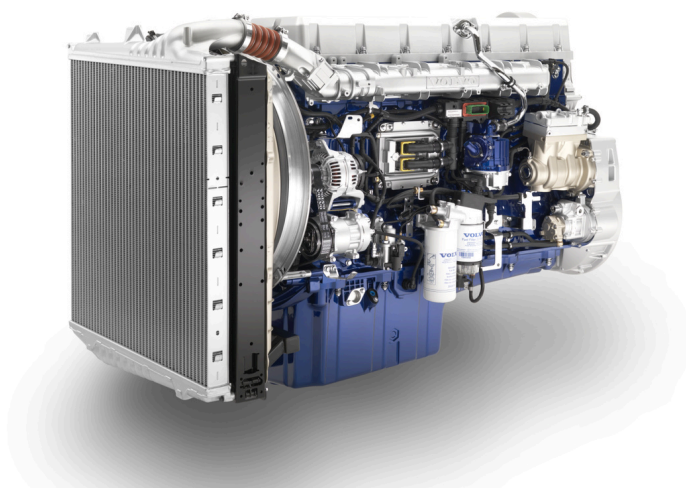


FOLHA DE ESPECIFICAÇÕES

VERSÃO DO MOTOR

D16G750, EU5EEV



O D16G750 é um potente motor diesel de seis cilindros em linha de 750 cv e 16,1 litros, equipado com um turbocompressor e um intercooler. Destina-se a tarefas de transporte muito pesadas e exigentes. O motor cumpre os requisitos da UE relativos às emissões de gases de escape em conformidade com as normas EEV.

A D16G750 foi concebida para operações pesadas e exigentes e baseia-se numa conceção robusta e fiável. Com uma árvore de cames à cabeça, quatro válvulas por cilindro e injeção eletrónica de combustível controlada com precisão.

Com a sua potência extremamente elevada, o D16G750 produz um binário impressionante ao longo de uma ampla gama de rotações, resultando numa excelente capacidade de condução, mesmo em condições de estrada acidentadas. Uma vez que existe um binário enorme mesmo a baixas rotações, o motor tem um excelente desempenho de tração a baixas rotações.

Os gases de escape são pós-tratados através da tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva) para o motor cumprir as normas de emissões EEV (Enhanced Environmental-friendly Vehicle) da UE. Através da calibração otimizada do sistema de controlo eletrónico do motor, as emissões de partículas foram reduzidas em 33% e as de fumos em 70%, em comparação com os níveis Euro 5 correspondentes.

O D16G750 tem VEB+ (Volvo Engine Brake). Este siste-

ma proporciona um efeito de travagem muito elevado, melhorando ainda mais a segurança e reduzindo o desgaste dos travões das rodas.



APELATIVO PARA OS MOTORISTAS

- Funcionamento silencioso do motor.



EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

- Económicos.



PRODUTIVIDADE

- Elevado efeito de travagem do motor com VEB+.
- Tomada de força montada na retaguarda com uma potência elevada (opção).
- Ventilação aberta do cárter com um purificador de óleo centrífugo eficiente.
- Binário máximo num regime de rotações alargado.



PERÍODO OPERACIONAL

- Substituição de óleo aos 100.000 km ou uma vez por ano com o óleo do motor VDS-4.

FOLHA DE ESPECIFICAÇÕES

VERSÃO DO MOTOR

D16G750, EU5EEV

A combustão eficiente proporciona características de condução excelentes

A D16G está equipada com injectores unitários que proporcionam uma elevada pressão de injeção. A câmara de combustão e o coletor de admissão são concebidos para uma combustão ideal. A velocidade de enchimento dos cilindros é muito alta, o que contribui para uma elevada eficácia.

Este design resulta num motor eficiente em termos de utilização de combustível, com grande potência e um binário muito elevado num regime de rotações alargado. Isto confere ao D16G uma excelente capacidade de condução, mesmo nas operações de transporte mais difíceis.

Cumprimento dos requisitos referentes a emissões através da tecnologia SCR

Para complementar a técnica de combustão ideal, os gases de escape são tratados posteriormente pela tecnologia SCR (Selective Catalytic Reduction).

Neste processo, um aditivo (AdBlue) é injetado nos gases de escape antes destes passarem por um conversor catalítico SCR. Aí, o AdBlue reage com os óxidos de azoto, num processo que reduz as emissões de forma significativa.

Como resultado, este motor é otimizado em termos ambientais e adequado para ambientes urbanos vulneráveis e zonas verdes metropolitanas que impõem normas rigorosas de emissão de partículas e fumos.

Com este sistema, o D16G cumpre com os requisitos da UE referentes a emissões em conformidade com a norma EEV.

Baixos níveis de ruído ao ralenti

O D16G cumpre os requisitos de emissão de ruído relevantes. A cambota e a árvore de cames dispõem de amortecedores hidráulicos de vibrações que minimizam o ruído e a vibração. A pré-injeção de combustível é utilizada para reduzir ainda mais os níveis de ruído ao ralenti.

Ventilação do cárter aberta

O D16G está disponível com ventiladores de cárter abertos em duas versões: A versão básica com um separador de óleo e uma versão muito amiga do ambiente com separador de óleo e uma centrífugadora de gás sem manutenção para reduzir ainda mais a quantidade de óleo nos gases.

Distribuição e tomada de força na parte traseira

O mecanismo de distribuição do motor encontra-se na parte de trás e controla a bomba de direção assistida, a bomba do óleo, a bomba de alimentação do combustível e o compressor de ar. Trata-se de uma construção compacta, silenciosa e totalmente estanque que contribui para a redução do peso. Com a distribuição na parte de trás, a refrigeração do motor também é melhorada, uma vez que o fluxo de entrada de ar para arrefecimento não é obstruído. O

O D16G pode ser equipado com uma tomada de força preparada para acoplamento de um veio de transmissão ou montagem direta de bombas hidráulicas. A instalação de tomadas de força no volante do motor resulta numa construção fiável e permite níveis de binário elevados, até 1000 Nm em funcionamento contínuo.

FOLHA DE ESPECIFICAÇÕES

VERSÃO DO MOTOR

D16G750, EU5EEV

ESPECIFICAÇÃO

Tipo de designação.....D16G750, EU5EEV
 Potência máxima de saída a 1600-1800 rpm..... 750 cv (551 kW)
 Rotação máxima.....2000 rpm
 Binário máximo às 1050-1400 rpm..... 3550 Nm
 Número de cilindros..... 6
 Diâmetro..... 144 mm
 Curso..... 165 mm
 Cilindrada..... 16,1 dm³
 Taxa de compressão.....16.8:1
 Efeito de travagem do escape a 2200 rpm..... 230 kW
 Efeito de travagem do motor (VEB+) a 2200 rpm*..... 425 kW
 Regime económico.....1000-1400 rpm
 Regime de rotações ideal..... 1150-1300 rpm
 Volume de mudança de óleo, incluindo filtro de óleo.....aprox. 42 l
 Filtros de óleo.....2 fluxo total, 1 bypass
 Sistema de refrigeração, volume total.....aprox. 48 l
 Peso a seco (motor base).....aprox. 1325 kg

* O VEB+ está disponível como opção.

