Mercedes-Benz Econic NGT - Weltpremiere: Erdgasmotor Mercedes-Benz M 936 G im Spezialisten für Entsorgungs- und Verteilerverkehr

Mercedes-Benz Econic NGT - Weltpremiere: Erdgasmotor Mercedes-Benz M 936 G im Spezialisten für Entsorgungs- und Verteilerverkehr

- Sauberer, effizienter und leiser Antrieb für den urbanen Einsatz
- Fahrerhaus: Modernes Design, ergonomisch und einsatzorientiert
- Econic Chassis: variabel und aufbaufreundlich
Erst vor einem Jahr wurde der Econic mit neuen Dieselmotoren, neuem Fahrwerk, Rahmen, Elektronik und einem überarbeiteten Fahrerhaus umfassend aufgewertet. Jetzt legt Mercedes-Benz bei seinem Entsorgungs- und Verteilerspezialisten nach: Weltpremiere hat der Econic NGT Euro VI mit seinem neuen Motor M 936 G im August auf der Messe "Elmia Lastbil Jönköping" in Schweden - einer internationalen Fachmesse für die Transportindustrie vom 20. bis zum 23. August 2014. Auf der IAA Nutzfahrzeuge feiert er seinen zweiten großen und internationalen Auftritt. Der neue Reihensechszylinder erreicht die Performance eines Dieselmotors und setzt gleichzeitig neue Maßstäbe in Geräusch- und Abgasemissionen.
Weltpremiere im Econic: Erdgasmotor Mercedes-Benz M 936 G
Für Mercedes-Benz sind Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie. Seit 2002 und mit mehr als 1400 Einheiten ist der Econic NGT (Natural Gas Technology) deshalb bereits international erfolgreich im Einsatz. Ob mit fossilem Erdgas oder mit regenerativem Biogas - der Econic erfüllt dabei weit mehr als die geforderten Normen und sorgt für saubere und umweltfreundliche Ballungszentren.
Deshalb hat Mercedes-Benz den Gasantrieb auf Basis der neuen hochmodernen Motorengeneration auch für die Euro VI-Anforderungen weiterentwickelt. Ergebnis ist der neue Econic NGT in der Ausführung 1830 und 2630.
Herausragende Performance wie ein Dieselmotor
Der neue Erdgasmotor M 936 G im Econic basiert auf dem Turbodieselmotor OM 936 aus der neuen Generation BlueEfficiency Power mit 7,7 l Hubraum. Er wird als monovalenter (nur Gasantrieb) Motor mit komprimiertem Erdgas betrieben (CNG = Compressed Natural Gas), leistet 222 kW (302 PS) und erreicht ein maximales Drehmoment von 1200 Nm. Mit diesen Daten sowie mit seiner kraftvollen Leistungsentfaltung ist der einstufig aufgeladene Motor seinem Pendant mit Dieselantrieb völlig ebenbürtig. Gleichzeitig setzt er neue Maßstäbe in der Umweltfreundlichkeit, denn die CO2-Emissionen liegen bis zu 20 Prozent unter denen eines Dieselmotors. Bei Verwendung von Biogas wird die CO2-Bilanz nochmals attraktiver.
Individuell auf Erfordernisse des CNG-Betriebs abgestimmt
Der neue M 936 G nutzt ein hohes Maß an Gleichteilen zum Ausgangsmotor. Zylinderblock und Zylinderkopf wurden übernommen und lediglich an den Betrieb mit CNG angepasst. Neu entwickelt sind dagegen Aufladung, Ladeluftführung, Zündung und die komplette Gemischaufbereitung inklusive der Abgasrückführung. Das Package des Triebwerks bleibt trotzdem identisch, der Erdgasmotor hat die gleichen Abmessungen wie sein Ausgangsmotor.
Die Zündung eines Erdgasmotors entspricht einem Benzinmotor. Beim M 936 G finden Zündkerzen mit Stabzündspulen Verwendung. Sie sind in dem Bauraum untergebracht, in dem ursprünglich bei Dieselmotoren die Injektoren der Kraftstoffeinspritzung ihren Platz haben. Die Kolbenmulde hat für den Erdgasbetrieb eine neue Geometrie erhalten.
Der neue Erdgasmotor arbeitet mit einer stöchiometrischen Verbrennung von Lambda = 1 wie ein moderner Benzinmotor, also weder mit Luftüberschuss - also einem mageren Gemisch wie der Vorgängermotor - noch mit einem fetten Gemisch. Daraus resultiert eine besonders saubere Verbrennung bei gleichzeitig hoher Leistung und niedrigen Schadstoffemissionen.
Ein Turbolader mit asymmetrischer Turbinengeometrie sichert gutes Ansprechverhalten des Motors und gleichzeitig die Versorgung der gekühlten Abgasrückführung. Sie dient in diesem Fall nicht der Minimierung von Schadstoffen, sondern sie senkt zugunsten der Dauerhaltbarkeit die Abgastemperaturen. Diese liegen bei einem Erdgasmotor prinzipbedingt höher als bei einem Dieselmotor.
Aufgrund der praktisch rußfreien Verbrennung entfällt der vom Dieselmotor mit Einführung von Euro VI gewohnte Partikelfilter. Die Abgasreinigung übernimmt hier wie bei einem Ottomotor ein Dreiwegekatalysator.
Der neue Erdgasmotor unterschreitet das Geräuschniveau des ohnehin leisen Dieselmotors OM 936 über das gesamte Drehzahlband nochmals und unterschreitet somit die Gesetzesforderung von 80 dB(A).
Weiterer Vorteil des neuen Erdgasantriebs: Das Mehrgewicht im Vergleich zum Dieselantrieb wurde auf nur mehr rund 500 kg halbiert d.h. bei einem Radstand von 3900 mm einen Nutzlastzuwachs von 400 kg im Vergleich zum bewährten Econic NGT. Verantwortlich dafür sind neue Gasflaschen aus speziell für eine Leichtbauvariante hergestelltem robustem Stahl mit einer Ummantelung aus Kohlefasern.
Automatikgetriebe mit Eco Software
Stopp-and-Go-Verkehr spielt eine große Rolle im täglichen Einsatz der Econic-Nutzer und er stellt eine besondere Herausforderung für Motoren und Getriebe dar. Zum Antriebsstrang des Econic gehört deshalb auch wie bisher das Sechsgang-Automatikgetriebe von Allison - angenehmer lässt es sich kaum durch dichten Stadtverkehr fahren. Das Automatikgetriebe bewährt sich beispielsweise auch bei den sehr häufigen Stopps und Starts z.B. im Entsorgungseinsatz. Für die neue Generation des Econic wurde das Getriebe mit neuer Eco Software versehen. Sie spart Kraftstoff und erhöht den Fahrkomfort.
Fahrerhaus: Modernes Design, ergonomisch und einsatzorientiert
Herzstück des Econic-Konzepts - seit Einführung der Baureihe 1998 wurden insgesamt mehr als 13 000 Einheiten produziert - ist das ergonomisch niedrig angeordnete und sehr geräumige Fahrerhaus mit einstufigem Einstieg. Überall dort, wo Fahrer und Mitfahrer während des Einsatzes häufig das Fahrerhaus verlassen müssen, wird für eine erhebliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen, auch unter gesundheitlichen Aspekten,gesorgt. Das Econic-Konzept ist längst zum Synonym für Fahrzeuge der Sammel- und Verteilerverkehre geworden.
Bereits auf den ersten Blick wird deutlich, dass der Econic Teil der neuen Mercedes-Benz Lkw-Baureihen ist. Der Kühlergrill, die robusteren Stoßfänger und die serienmäßige LED Tagfahrlichter kennzeichnen das moderne Design des Econic Fahrerhauses.
Beim Einstieg in das Low-Entry Fahrerhaus, das auch mit der Einführung der Abgasnorm Euro VI und den damit notwendigen, zusätzlichen Fahrzeugkomponenten beibehalten werden konnte, fällt die neue Anordnung des Interieurs auf.
Fahrer und Mitfahrer im Econic werden jetzt das Fahrerhaus mit ihrem bewährten niedrigen Einstieg und dem ungewöhnlich großzügigen Platzangebot noch mehr schätzen. Das komplett überarbeitete Cockpit mit neuem Multifunktionslenkrad, welches den schnellen Zugriff zum Display des Kombiinstruments und zum Radio ermöglicht, sowie die individuell platzierbaren Schalter bieten dem Fahrer beste Arbeitsbedingungen.
Die Versetzung der Feststellbremse und die Bedienung des Getriebes auf Höhe des Lenkrades machen die Nutzung komfortabler, sicherer und ergonomischer. Für mehr Ablagefläche sorgen die abschließbaren Staufächer oberhalb der Beifahrersitze, sowie die in die Mittelablage integrierten Getränkehalter. Hinter den Beifahrersitzen befindet sich weiterer Platz für bis zu drei Getränkeflaschen.
Weitere Höhepunkte im Fahrerhaus sind die neu angeordneten Lüftungsdüsen und das elektrisch betätigte Sonnenrollo, das in Kombination mit einer umfangreicheren Isolation des Fahrerhauses und des Motortunnels für eine bessere Arbeitsatmosphäre sorgt.
Unverändert profitieren Fahrer und Begleiter von einem niedrigen Einstieg und der voll verglasten, pneumatisch öffnenden Falttür auf der vom Verkehr abgewandten Beifahrerseite.
Erfolgsmodell in vielen Variationen
Den Econic NGT gibt es in den Konfigurationen 4x2, 6x4 und 6x2/4 mit elektrohydraulisch progressiv gelenkter Nach- und Vorlaufachse in den zulässigen Gesamtgewichten von 18 beziehungswiese 26 t. Die Zwei- und Dreiachser sind in unterschiedlichen Radständen von 3450 mm bis 5700 mm erhältlich. Das Fahrerhaus steht in einer hohen (1745 mm Innenhöhe) und niedrigen (1295 mm) Variante zur Verfügung.
Econic Chassis: variabel und aufbaufreundlich
Da der Econic für zahlreiche Branchen grundverschiedene Einzellösungen anbietet, sind die Veränderungen am Fahrgestell von Bedeutung für die Aufbauindustrie. Den Econic gibt es beispielsweise für den Kommunalbereich als Entsorgungsfahrzeug, im Verteilerverkehr für den Lebensmittel und Getränketransport sowie als Feuerwehrfahrzeug mit Drehleiter oder als Hilfslöschfahrzeug. Desweiteren wird der Econic auch als Tank- oder Cateringfahrzeug am Flughafen erfolgreich eingesetzt.
Durchgehende Lochraster und die Verschiebbarkeit des Schlussquerträgers sowie eine Neuanordnung der Aggregate hinter dem Fahrerhaus erhöhen die Aufbaufreundlichkeit und sorgen für mehr Aufbauraum. Darüber hinaus wurde die Belastbarkeit der Vorderachse auf acht Tonnen erhöht.
Das Gleichteilekonzept des Econic sieht vor, dass Motor, Chassis und Achsen sich aus dem einheitlichen Grundkomponentenbausatz der großen Lkw Baureihen bedienen und dadurch für den Kunden u. a. ein großer Nutzenvorteil bei Service- und Wartungsarbeiten entsteht.
Sicherheit wird beim neuen Econic großgeschrieben
Bewährte und zentrale Bestandteile des Econic Sicherheitskonzepts wie beispielsweise der niedrige und komfortable Ein- und Ausstieg, die gesundheitsschonenden Vollluftfederung an allen Achsen, die große Panorama-Frontscheibe im Zusammenwirken mit dem Spiegelsystem, sowie die vollverglaste, elektropneumatisch betätigte Beifahrertür auf der vom Straßenverkehr abgewandten Fahrzeugseite tragen zur Sicherheit sowohl der Besatzung wie auch der anderen Verkehrsteilnehmer bei und gewährleisten eine besonders gute Rundumsicht und einen besonders kleinen toten Winkel. Hinzu kommt ein dynamisches Fahrverhalten durch den niedrigen Schwerpunkt.
Der Stabilitätsregelassistent (ESP)

ist früher eingeführt worden als es die gesetzlichen Vorschriften verlangen - er sorgt im neuen Econic ebenso für Sicherheit wie die elektropneumatische Bremse. Beide Assistenzsysteme ergänzen jetzt die schon bisher integrierten Antiblockiersystem (ABS) und die Antriebsschlupfregelung (ASR) und sind ein zentraler Bestandteil des Econic-Sicherheitskonzepts.
Für Wartung, Diagnose und Reparatur ist stets gesorgt: Der Mercedes-Benz Service hält für den Econic über 1800 Servicestützpunkte in mehr als 130 Ländern bereit, um sich im Bedarfsfall mit aller Sorgfalt und zielstrebig um die Fahrzeuge zu kümmern. Spezielle Service-Angebote und Finanzdienstleistungen runden das Gesamtpaket ab.
Der Econic auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014
Das Ausstellungsfahrzeug Mercedes-Benz Econic 2630 NGT wird vom neuen Erdgasmotor M 936 G mit einer Leistung von 222 kW (302 PS) angetrieben. Der Dreiachser mit gelenkter Nachlaufachse (Achsformel 6x2/4 ENA) und 3900 mm Radstand wird als Fahrgestell mit Fahrerhaus ausgestellt. Somit können sich Messebesucher die Technik des Fahrzeugs gut erschließen. Zur Ausstattung gehört eine Erdgas-Tankanlage mit 600 l Volumen, ergänzt um einen Zusatztank mit weiteren 100 l. Ein Sechsgang-Automatikgetriebe überträgt die Kraft des Motors auf die zweite Achse. Der Econic ist für den späteren Einsatz als Entsorgungsfahrzeug ausgelegt, erkennbar unter anderem an der Achslast-Messeinrichtung. Das Fahrerhaus verfügt neben dem Fahrersitz über weitere drei Plätze und ist klimatisiert.
Social Bookmarks

Presse-Ansprechpartner:
Jürgen Barth
Produktkommunikation Lkw / Unimog
Tel.: +49 711 17-52077
Fax: +49 711 17-91595
Claws Tohsche
Produktkommunikation Lkw / Unimog
Tel.: +49 711 17-52068
Fax: +49 711 17-91520
Uta Leitner
Produktkommunikation Lkw / Unimog / Omnibusse
Tel.: +49 711 17-53058
Fax: +49 711 17-91595
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=573221" width="1" height="1">

Pressekontakt

Mercedes

70327 Stuttgart

Firmenkontakt

Mercedes

70327 Stuttgart

Herausgeber einer fahrzeugbezogenen Tank-und Servicekarte für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge und Transporter