



Gran mejoría en emisiones NOx y consumos en los motores recién estrenados por el Volkswagen T6.1

- Nuevo control de emisiones de acoplamiento cerrado (MAR) con el T6.1
- El MAR y la tecnología TwinDosing reducen las emisiones de NOx en más de un 50%
- Se usará por primera vez en el Multivan TDI de 110 kW (150 CV), y se implantará por etapas en los otros motores y variantes

Hannover, 13 de enero – Una unidad de purificación de gases de escape, rediseñada y situada cerca del motor, que funciona con dosificación doble de AdBlue, reduce las emisiones de NOx del Multivan, el Transporter, el Caravelle y el California en más de un 50% (ciclo RDE), reduciendo su consumo de carburante en una media de 0,5 litros cada 100 kilómetros.

La nueva normativa de emisiones, conocida con el nombre técnico de EU6d-ISC-FCM o, de forma abreviada, EU 6 AP, entra en vigor para todos los turismos y vehículos comerciales ligeros el 1 de enero. En el caso de la gama T6.1 de Volkswagen Vehículos Comerciales, con sus diversas variantes, que pueden llegar a tener un peso de remolque de 5,3 toneladas, las especificaciones técnicas para cumplir con los requisitos legales son especialmente exigentes.

Para cumplir con estas mayores exigencias sin que ello tenga, a su vez, un impacto negativo en la conducción, ha sido necesario hacer cambios técnicos de gran calado en los propulsores de la gama de motores EA288Nutz. El elemento central, del que se deriva el acrónimo alemán MAR, fue la relocalización de la unidad de purificación de los gases de escape de los bajos del coche a una posición cerca del motor, para – mediante el calor que emite – lograr que el proceso de purificación del óxido de nitrógeno arranque mucho más rápido.

Sin embargo, otros factores contribuyen también a la reducción de NOx. Estos incluyen el nuevo sistema de inyección, los nuevos turbocompresores de gases de escape, el sistema de recirculación de gases de escape de tres fases y, por primera vez en el Grupo, el sistema DeNox 5.3. Hay un segundo catalizador SCR en los bajos. Debido al hecho de estar más alejado del motor, los gases de escape salen más fríos. De esta forma, sin importar como se conduce el vehículo, siempre hay al menos un catalizador funcionando con el rango de temperatura óptimo, por lo que los gases de escape pueden tratarse de forma especialmente eficiente. Así, incluso cuando el motor sufre una gran tensión, por ejemplo, cuando el vehículo está arrastrando un remolque o

circulando muy rápidamente por la autopista, se alcanza el mayor grado de efectividad posible.

El sistema que se está usando por primera vez en un vehículo comercial de la gama T es, por lo tanto, el sistema de purificación de gases de escape de acoplamiento cerrado, que hasta ahora solo se encontraba en turismos. Lo que ya antes suponía un grado de efectividad muy elevado se ve ahora incrementado, especialmente en el tráfico urbano.

Como resultado de la mejora sistemática de los sistemas de recirculación de gases de escape (una combinación de elementos de alta y baja presión), estos logran los mejores niveles de emisiones posibles antes de llegar al catalizador. Además, los ingenieros de desarrollo de propulsores de Volkswagen Vehículos Comerciales fueron capaces de rediseñar los turbocompresores de gases de escape para reducir el consumo de carburante. Mediante las amplias medidas técnicas adoptadas, lograron reducir el consumo de todos los sistemas de propulsión y variantes de motor en una media de 0,5 litros cada 100 kilómetros. Las ventajas de consumo para cada modelo específico dependen de la carrocería respectiva y de las variantes del sistema de propulsión.

El T6.1 es también el primer modelo del Grupo Volkswagen equipado con el sistema de hardware SCR más nuevo que se emplea en la actualidad, el DeNox 5.3. En paralelo, se introduce el sistema TwinDosing, que permite inyectar AdBlue en dos puntos del tubo de escape. Otra nueva característica es el tamaño del depósito de AdBlue, que con 27 litros prácticamente se ha duplicado. A pesar de una mejor conversión del óxido de nitrógeno y de la doble inyección, el consumo de AdBlue se mantiene, gracias a una dosificación más precisa, al mismo nivel. Por lo tanto, ahora es posible recorrer el doble de distancia sin tener que parar a repostar.

Como ocurre con el motor biturbo, también se utiliza un nuevo sistema de inyección con un nivel de presión de 2.500 bares. En este caso, ha sido incluso posible incrementar la potencia máxima del motor, de 146 kW (198 CV) a 150 kW (204 CV). En el caso de todos los demás niveles de potencia del motor TDI de 2.0 litros, el cambio a la nueva generación de motores EA288NutzMAR no altera los niveles de entrega, que se mantienen en 81 (110 CV) y 110 kW (150 CV). Asimismo, los niveles de rendimiento siguen siendo los mismos.

En la gama T6.1, esta nueva tecnología de motor se usará inicialmente con el nivel de potencia de 110 kW (150 CV) TDI de los modelos de turismo. Las variantes comerciales y los otros niveles de potencia se sumarán posteriormente y por etapas.

Nota a los editores: Encontrará el texto y las imágenes en nuestra base de datos de prensa: www.vwn-presse.de

Sobre la marca Volkswagen Vehículos Comerciales:

“Transportamos éxito”. Volkswagen Vehículos Comerciales (VWVC) es una marca independiente del Grupo Volkswagen y es responsable a nivel global del desarrollo, fabricación y venta de vehículos comerciales ligeros. Estos incluyen las gamas Transporter, Caddy y Amarok, fabricados por las plantas de Hanover (Alemania), Poznań (Polonia), Września (Polonia) y Pacheco (Argentina). Nuestros vehículos

transportan trabajadores de la construcción, familias y aventureros, panecillos, paquetes y surfistas. Cada día ayudan a innumerables personas de todo el mundo a hacer un buen trabajo, funcionando como talleres móviles y llevando a los enfermeros y a la policía a donde se les necesite. Dentro del Grupo Volkswagen, Volkswagen Vehículos Comerciales también es la marca líder en Conducción Autónoma, *Mobility as a Service* (MaaS) y *Transport as a Service* (TaaS) y, consecuentemente, en el futuro desarrollará y producirá los Vehículos para Fines Especiales (SPV, por sus siglas en inglés) correspondientes, como robo-taxis o robo-furgonetas. De esta forma, transportamos a la sociedad entera, con todos sus requisitos para una movilidad limpia, inteligente y sostenible. La compañía emplea más de 24.000 personas en todo el mundo, de las que 15.000 trabajan en la planta de Hanover.