



## Az EA288 új generációja

# A TDI EVO

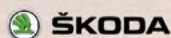
A VW-csoport korszakot alkotó, sok sikert és sok vihart is megélt TDI dízelmotor családjánál várható volt egy újabb fejlesztési csomag bevezetése. A Skoda Superb-ben való megjelenéséről sajtóközlésre kiváló infografikát kaptunk, így már „tűzközelbe” kerülünk, a hazai piacon is várható a megjelenése. Az EA288-motorcsalád új 2,0 literes TDI EVO motorjáról már tavaly, a 2018-as Bécsi Motorszimpóziumon bemutatták és egyben arról is szólt a híradás, hogy az EA288-as többi motorja, az 1,4 TDI és az 1,6 TDI lekerül a palettáról. A teljes váltásnak 2021-ben kell végbe mennie.



DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

A 2 literes EVO két teljesítményszáltyba sorolt motorokkal jelentkezik, az egyik az LK1: 100–120 kW, a másik az LK2: 120–150 kW teljesítményt képviseli. Egy furat/löket (81/95,5 mm) viszonyúak lesznek a motorok (korábban ez 3 volt) és egy elégetési eljárással működnek (korábban ez is 3-féle volt).

Néhány műszaki részlet előre bocsátva, hiszen ezzel a motorral még sokat fogunk foglalkozni, ismerkedjünk meg az EVI TDI-vel. A motorblokk alumínium, 20 kg-mal kisebb tömegű, mint az előző öntöttvas motorblokk tömege volt. A 110 kW-os motor acéldugattyút kapott. Az olajszivattyú szállítása/nyomása fokozatmentesen szabályozható, olajban



## 2.0 TDI EVO/110 kW ŠKODA SUPERB

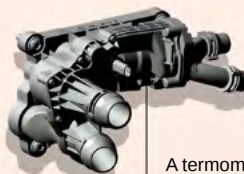
A Bosch CR befecskendező rendszer minden elemében új. A rendszer maximális üzemi nyomása 2200 bar.



A VNT („geometriás”) töltő a gyorsabb motorszabályozás miatt elektromos lapátállító egységet kapott



A töltőlevegő-visszahűtőt a motorra szerelik, saját hűtőkörrel rendelkezik, ide csatlakozik a HP-EGR is.



A termomenedzsmegység a motor oldalán található, a hűtővízköröket termosztátokkal szabályozzák.



A 110 kW-os motor acéldugattyúkat kapott, a kiegyenlítő tengelyeket a főtengetyről hajtják.

Source: ŠKODA AUTO

futó fogas szíj hajtja. A két kiegyenlítő tengely csapágyazásán, hajtásán finomítottak. A motor súrlódási közepnyomása a mai motorépítés egyik legjobbjára a FEV mérés szerint. A vezértengelyek a tartókeretükben „beszültek”. A vákuumszivattyún nem változtattak, mert hamarosan ez a technika kiműlik, az elektromos nyomásfokozású fékberendezés miatt. A kor követelménye elsősorban a biztosan teljesített kipufogógáz-előírások és a CO<sub>2</sub>-csökkentés. Természetesen ebben lett jobb az EVO-motor. Minden motor fő- és részegység valamelyest módosult. Teljesen új a kipufogógáz-utókezelés, az emissziótechnika. Mint a Skoda Superbba szerelt új EVO infografikája mutatja, változott a befecskendezés, a termomenedzsmeg, a dugattyú és ezzel az elége-

tési eljárás, a „geometriás” turbótöltő elektromos állítóművet kapott. A motor a bevált SiLLK megoldást is megörökölte, a szívócsőbe helyezett intercoolert. A HP-EGR ehhez csat-



lakozik, nem hűtött, a hengerenkénti gázbelépő csatornákat a közbenső hűtő után találjuk. Az LP-EGR a kipufogógáz-tisztító rendszer után lép ki, jut

a gázhűtőbe, majd a turbótöltő előtt lép a szívórendszerbe. A Bosch CR-rendszer új fejlesztés, maximális üzemi rendszernyomás 2200 bar. Az injektorok mágnesszelep-vezérlésűek, új kialakítású. A nagynyomású szivattyú hozamszabályozású, a betáp oldalon fém hidraulikus lengéscsillapítót kapott, a szívószelepek elektromos vezérlésűek. A szivattyú fogazott szíj hajtású, a butykók aszimmetrikus elrendezésűek. A rendszer normál üzemben 3–5 adagot fecskendez be, regenerálásnál az összes befecskendezések száma eléri a nyolcat. A hűtőrendszerrel, a termomenedzsmegtről, az Euro 6d-temp után az Euro 6d-re is előkészített motor emissziótechnikájáról, az emissziótechnika hőntartásáról, a mild-hibrid rendszerről egy későbbi lapszámunkban írunk. ■