Sommer Konkurrenz von DC....

Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Januar 2005 um 22:56

Und hier nun die Übersetzung in Kurzform.
Hat ein wenig gedauert den Text zu straffen:
Hier ein neuen paar Infos zum Motor V6. Leider nur auf englisch gefunden:
==========
Neuer Dieselmotor V6 durch MERCEDES-BENZ MERCEDES-BENZ stellt einem neuen V6 Dieselmotor dar, der die vorhergehenden inline fünf und die Sechszylinder Maschinen von Frühling 2005 ersetzt. Mit einem Ausgang von HP 165 kW/224 und einem maximalen Drehmoment der Meßinstrumente mit 510 Newton, ist der Mercedes Sechszylinder eine der leistungsfähigsten Maßeinheiten in seiner Kategorie. Dank die neueste Technologie, die Absaugventilatoremissionen treffen die zwingenden Begrenzungen EU4; zusätzlich rüstet MERCEDES-BENZ die Maschine V6 mit einem aus Einzelteilen bestehenden Filter als Standard in Deutschland aus. Das Konzept des treibenden Dieselvergnügens erzielt eine neue Qualität mit der neuen CDI Maschine. Als der Nachfolger bis die fünf und Sechszylinder Inline-Maschinen bietet es eine Leistungssteigerung an und Drehkraft von bis 38 Prozent, schnellere Beschleunigung sicherstellend, lebhafter Vermittler sprintet und eine höhere obere Geschwindigkeit. Das maximale Drehmoment der Meßinstrumente mit 510 Newton ist bereits von 1600 U/min und von der Konstante des Remains bis zu 2800 U/min vorhanden. Dementsprechend hat das neue V6 Drehkrafteigenschaften, die in dieser Versetzung Kategorie unübertroffen sind. Im Verbindung mit dem einzigartige Siebengeschwindigkeit 7GTRONIC automatischen Senden stellt dieses die bestmögliche Ausnutzung des bemerkenswerten Ausgang und Drehkraftpotentials in jeder möglicher treibenden Situation sicher. Trotz eines erheblich höheren Ausganges bleibt der Kraftstoffverbrauch auf dem mustergültigen Niveau der vorhergehenden fünf und Sechszylinder den Dieselmotoren. Die Materialauswahl, das Design, die Kraftstoffeinspritzung und das Maschine Managementsystem reflektieren den Zustand der kunst. Als Welt zuerst für einen Dieselmotor in dieser Versetzung und in Ausgabeklasse, hat MERCEDES-BENZ einen Aluminiumkurbelkasten mit werfen-in Graueisenzylinderzwischenlagen für diese Maßeinheit entwickelt, die einen Hauptbeitrag zum Gewichtsverminderung bildet. Infolgedessen wiegt das neue V6 eine Gesamtmenge von nur ca.. 208 Kilogramm (Akkumulator zu DIN) und ist folglich nur sehr etwas schwerer als die vorhergehende Fünfzylinder Maschine. Das Energie-zu-Gewicht Verhältnis hat um mehr als 20 Prozent bis 0.79 kW/kg - ein Hauptbeitrag zur hervorragenden Dieselbeweglichkeit zugenommen, die durch die neue Maschine angeboten wird. Der Motorblock, die Bestandteile und die untergeordneten Maßeinheiten bilden ein sehr kompaktes Wesen, das bedeutet, daß in der Zukunft das neue V6 auch Mercedes in vorbildliche Reihe und in Varianten 4MATIC angebracht wird, in denen kein Sechszylinder Dieselmotor vorher angeboten wurde. Tanken Sie Einspritzung bei Stab 1600 und erfinderischen piezo Injektoren Mercedes Ingenieure haben das Allgemeinschiene direkte Einspritzungsystem verfeinert und weiteren Fortschritt im Kraftstoffverbrauch,

Absaugventilatoremissionen und Verbrennunggeräusche mit dieser Dritterzeugung Technologie erzielt. Eben entwickelte piezo Injektoren funktionieren viel schnell und genau als die vorhergehenden Magnetventile und stellen eine besonders fein gemessene Kraftstoffversorgung zu den Zylindern sicher. Dieses erlaubt, daß die Kraftstoffeinspritzung sogar genau auf die gegenwärtige Last und die Motordrehzahl justiert wird und läßt jetzt fünf Einspritzungen pro Energie mögliches mit einem Höchstdruck von Stab bis 1600 streichen. Elektrisch gesteuerte Einlaßkanalabsperrvorrichtung ändert die Turbulenz der Einlaßluft, während sie die Zylinder kommt und den Verbrennungprozeß mit dem Ziel von die Kraftstoffverbrauch- und Absaugventilatoremissionen weiter verringern optimiert. Die ebenfalls neue elektronische Steuereinheit handhat alle Maschine Funktionen - von schnell-beginnen Sie Glühensystem und automatische Anfangsfunktion zur Steuerung der highpressure Pumpe. Der VNT Turbocharger (variable Düse Turbine) mit elektrisch justierbaren Turbinenschaufeln, der Abgasumlauf mit einem Steuerventil und das Einlaßluftdrosseln werden reguliert, während die Situation auf der Grundlage von gemessene Daten erfordert. Zusätzlich sevenspeed die Mikroprozessoraustauschdaten mit automatisches Senden und das elektronische Stabilität Programm. Erschöpfen Sie Emissionen auf EU4 Niveau, aus Einzelteilen bestehender Filter als Standard in Deutschland Dank dieses exakte Maschine Managementsystem, das Stickstoffoxid und die aus Einzelteilen bestehenden Emissionen der Maschine V6 sind innerhalb der strengen Begrenzungen auf den Standard EU4. Zwei oxidierende katalytische Konverter sind für Umwandlung des Kohlenmonoxids und der Kohlenwasserstoffe verantwortlich: ein Zündungkonverter fand nahe der Maschine und einem Hauptkonverter in einer Unterflurposition. Um Ruß zu verringern fördern Emissionen sogar, MERCEDES-BENZ Angebote ein wartungsfreies aus Einzelteilen bestehendes Filtersystem das Standardausrüstung für die Maschine V6 in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in den Niederlanden ist. Der Filter wird ohne den Gebrauch der Zusätze durch vorgewählte Justage der unterschiedlichen Maschine Funktionen bereinigt. Abhängig von den Betriebsparametern und dem Filterzustand erlaubt die variable thirdgeneration Allgemeinschiene Technologie bis zwei genau koordinierte postinjections mit dem Ziel von die Austrittstemperatur spezifisch erhöhen. Dies heißt, daß die Partikeln, die im Filter eingeschlossen werden, weg in einer kontrollierten Weise gebrannt werden. Neue Maschine V6 setzt die große Dieseltradition der MERCEDES-BENZ Marke fort * Nachfolger zu den vorhergehenden Inline-Maschinen mit fünf und sechs Zylindern * Ausgang nahm um bis 38 Prozent mit mustergültiger Brennstoffersparnis zu * Beste Drehkrafteigenschaften in dieser Versetzung Kategorie * Dritt-Erzeugung Allgemeinschiene Einspritzung mit piezo Injektoren Als der Dieselmotor des ersten vor Autos der Welt erfolgreich genau 70 Jahren, im November 1934 am Gaggenau Betrieb von Daimler-Motoren-Daimler-Motoren-Gesellschaft geprüft wurde und als der MERCEDES-BENZ 260 D seine Weltpremiere im Februar 1936 feierte, nur sehr wenige den Wert sich vorgestellt haben können, würde diese Antrieb Technologie auch für Personenkraftwagen erzielen. Der DieselpioniercMercedes-BENZ fuhr entschlossen fort, Dieseltechnologie zu verfeinern und zu verbessern. Höhepunkte in diesem Prozeß schließen die erste Auto turbodiesel Maschine im MERCEDES-BENZ 300 SD (1977), der erste Dieselsaloon mit aus Einzelteilen bestehendem Filter im US Zustand von Kalifornien (1985), die Weltpremiere der fourvalve Technologie (1997), Allgemeinschiene direkte Einspritzung (1997), der Dieselmotor des leistungsfähigsten Autos im S 400 CDI (2000)

und der wartungsfreie aus Einzelteilen bestehende Dieselfilter (2003) mit ein, der jetzt in 20 Mercedes Modellen vorhanden ist. MERCEDES-BENZ setzt diese Tradition-beladene Erfolggeschichte im Frühjahr 2005 fort: nach einer Entwicklung und Prüfung Periode von ca.. 40 Monate trägt eine neue CDI sixcylinder Maßeinheit Reihe Produktion ein, kombiniert den ganzen Strom und trailblazing Technologien in der Dieselmotorentwicklung -- vom mechanischen System und von der thermal/flow Dynamik zum elektronischen Maschine Management und zur Emissionskontrolle. Dieses garantiert hervorragenden Resultaten in Ausgang und Drehkrafteigenschaften, Wirtschaft, Absaugventilatoremissionen und Verfeinerung ausgedrückt. Als weitere spezielle Eigenschaft ist das neue V6 CDI das erste und nur Dieseldie stromversorgungseinheit, zum im Verbindung mit einem Siebengeschwindigkeit automatischen Senden vorhanden zu sein - ein Vorteil, der weiteren Nutzen in Bezug auf Beweglichkeit und Kraftstoffverbrauch ankündigt. Die wichtigsten Eigenschaften des neuen Mercedes Dieselmotors in Kürze:

* Sechs Zylinder in einer V-Anordnung
* Aluminiumkurbelkasten mit werfen-in Graueisenzylinderzwischenlagen
* Dritt-Erzeugung Allgemeinschiene Einspritzung mit piezo Injektoren
* Vier-Ventil Technologie mit zwei Nockenwellen pro Zylinderbank * Turbocharger mit elektrisch justierbarer Turbine
* Höchstverbrennungdruck von Stab bis 180
* Abgasumlauf mit elektrisch Steuerventil
* Elektrisch gesteuertes Einlaßluftdrosseln
* Strudelsteuerung durch elektrisch gesteuerte Einlaßkanalabsperrvorrichtung
* Schnell-beginnen Sie Glühensystem

Quelle: Thanandon

Man war das ein Akt!