

## Iveco Stralis LNG Natural Power modell

Az Iveco az amsterdami „Bedrijfsauto 2012” kiállításon mutatta be új Stralis LNG Natural Power modelljét. A kiállításon szereplő, félpótkocsival felszerelt kéttengelyes nyergesvontatót, egy 330 lóerős Cursor 8 földgázüzemű motorral, kézi sebességváltóval, intarderrel szerelték fel. A jármű 18–40 tonna összgerdülő tömegű változatokban érhető el.

Az LNG-technológia egyik legfontosabb előnye, hogy lényegesen megnöveli a járművek hatótávolságát, amely így akár a 750 km-t is elérheti.



A CNG-alapú technológia biztosította alacsonyabb károsanyag-kibocsátás jelentős előnye mellett az LNG-hajtás a jármű menetkész tömegének csökkentését is lehetővé teszi, amely a teherbírás kapacitás növekedését eredményezi. Regionális áruszállításra való használat esetén, évente körülbelül 40 000 kilométeres távolságon a becslések szerint – az üzemanyagáraktól függően – akár 10 000 eurós megtakarítás is elérhető a hagyományos dízelüzemű járművekhez képest. Hulladékgyűjtési és újrahasznosítási feladatok esetén a megtakarítás évente akár 20 000 euró is lehet.

A földgázhajtású járművek építése már a nyolcvanas évek óta elsőbbséget élvezett az Iveco környezetbarát modelljeinek fejlesztése során.

A CNG-technológiával működő járművek a metánt gáz formájában, 200 bar nyomás alatt tárolják acéltartályokban. Az LNG-járművek -125 °C-os hőmérsékletű hűtőtartályokban, folyékony halmazállapotban tárolják a cseppfolyósított földgázt, amelyet egy hőcserélőben

való melegítést követően gáznemű halmazállapotban adagol a rendszer a motorok.

A metánhajtású járművek piaci lehetőségei különösen az élelmiszer- és itálipar, az üzemanyag-szállítás, a logisztika terén, valamint az éjszakai szállítással foglalkozó vállalatok körében erősek, amelyek számára a szikragyújtású motorok garantálják az alacsonyabb zajszintet. A földgázüzemű Stralis modellek átlagosan 3–6 decibellel halkabbak, mint az azonos teljesítményű dízelüzemű járművek.

Az LNG-modellek a nyergesvontatók megjelenése után hamarosan 2 és 3 tengelyes teherautó változatban is kaphatók lesznek. A 16 sebességes kézi sebességváltóval és hidraulikus retarderrel felszerelt járművek városi és városon kívüli használatra is alkalmasak. A járművek hidrodinamikus nyomatékváltóval és retarderrel rendelkező, 6 sebességes automatikus sebességváltóval is rendelkeznek. A földgázüzemű Cursor 8 motor megfelel a 2014-ben hatályba lépő Euro VI kibocsátási norma határértékeinek. A földgázüzemű Iveco haszongépjárművek már képesek a biometán használatára, amely a legjobb eredményekkel rendelkező megújuló energiaforrások közé tartozik a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése terén.

A motor adatai:

- saját tervezésű és építésű négyütemű, injektoros, vízűtéses benzinmotor
- lökettérfogat: 43 cm<sup>3</sup>
- löket/furat: 75/27 mm
- ECU: VEMS
- a teljesítmény 1 LE, fordulatszám 1000–3000 min<sup>-1</sup>
- a tengelykapcsoló centrifugál rendszerű.

A karosszéria nomex-méhsejt szendvicsszerkezetű kompozit műanyag, mérete: 3080x590x570 mm, a jármű menetkész tömege: 23 kg.

A Shell Eco-marathon idei versenyén Magyarországot különböző kategóriákban öt csapat képviseli, a kecskeméti főiskolások mellett a szintén kecskeméti Kandó Kálmán Szakközépiskola és Szakiskola, a Pécsi Tudományegyetem, az Óbudai Egyetem és a győri Szechenyi István Egyetem.

## Toyota Plug-in Hybrid Magyarországon is

A Toyota Motor Europe (TME) elnök-vezérigazgatója, Didier Leroy, valamint a magyar kormány képviselői és az energetikai szektor jeles képviselői május 8-án egyeztetették elképzeléseiket az elektromos autók jövőjéről. A magas szintű találkozó apropóját az adta, hogy Magyarországon immár két hónapja folyik a szeptemberben forgalomba kerülő Toyota Prius Plug-in Hybrid egyik prototípusának tesztelése, s a hálózatról is tölthető full hybridet eddig számos közéleti szereplő és üzleti szereplő próbálta ki.

A megbeszélés során szó esett a töltőhálózat fejlesztésének terveiről: Winkler János, az E.ON Hungária igazgatósági tagja elmondta, hogy bár hazánk útjain egyelőre kevés EV fut, az áramszolgáltató vállalat máris több töltőpontot épített ki kísérletképpen Budapesten, Győrben, Mosonmagyaróváron és Tatán.

A kerekasztal-beszélgetés helyszíne a budapesti Kempinski Hotel volt, amely intenzíven kiveszi a részét a hazai EV-projektből: a szállodában telepített feltöltőcsatlakozások nemcsak a vendégek és az EV-kölcsönzők esetleges igényeit szolgálhatják ki, hanem a szálloda későbbi saját elektromos autóparkját is, amely a tervek szerint a belváros és a repülőtér közt szállítja majd a vendégeket.

