

czerpaniu gazu. Silnik ma wtedy moc ograniczoną do 82 KM, da się tak przejechać ok. 80 km, do najbliższej stacji CNG.

Najnowszy Daily NP HiMatic otrzymał tytuł „Międzynarodowego vana roku 2018” wraz ze swymi niskoemisyjnymi braćmi: Daily Electric i Daily 2,3 RDE. Jedno trzeba podkreślić: to nie jest żaden eksperyment, gazowe Dailys kolejnych generacji jeżdżą od lat w polskich firmach komunalnych i dystrybucyjnych, nigdzie nie sprawiają kłopotów technicznych. Natomiast dostęp do gazu i jego cena to osobny temat, częściowo poza zasięgiem producenta. Iveco ma partnerów gotowych zainstalować klientowi prywatną sprężarkę gazu napełniającą zbiorniki pojazdów np. w nocy po zjechaniu na bazę. W Polsce jest nim firma BRC.

Wprost dla „komunalki”

Iveco Eurocargo to przedstawiciel segmentu średniego. Ekologiczny napęd jest dostępny we wszystkich odmianach DMC (8-16 t). Włoski koncern stosuje w nich silnik Tector 6 NP o pojemności skokowej 5,9 l, mocy 150 kW (210 KM) i momencie obrotowym 750 Nm od 1.400 obr./min. Są to osiągi podobne jak w dieslu, tylko moment jest nieco mniejszy i osiągany „wyżej”, więc w tym przypadku zaleca się skrzynię automatyczną Allison. Poza naturalnymi korzyściami, jakie przynosi ona w ruchu miejskim, jak mniejszy wysiłek kierowcy i wyeliminowanie zużycia sprzęgła, dodatkową jest efekt wzmocnienia momentu silnika przez przetwornik hydrokinetyczny w momencie ruszania.

Iveco nie ukrywa, że widzi gazowe Eurocargo głównie w służbach komunalnych i rzeczywiście chętnie korzystają one z tych podwozi, zwłaszcza pod śmieciarki. Ułatwiając zabu-



Schłodzony do temperatury -167°C gaz ziemny ulega skropleniu, zmniejszając swoją objętość 600-krotnie. Taki stan skupienia wymaga zastosowania zbiorników kriogenicznych, które zapewniają odpowiednią izolację cieplną.

dowę, proponuje się różne warianty rozmieszczenia butli. Standardowo są montowane po trzy po obu stronach ramy, o łącznej pojemności 480 l. Zapewnia to zasięg średnio ok. 400 km. Nowym rozwiązaniem jest stelaż za kabiną na butle mieszczące 420 l gazu. Można zastosować tylko te, zostawiając miejsce na ramie – co jest przydatne m.in. w zamiatarkach ze skomplikowanym przeniesieniem napędu na szczotki. Butle na stelażu mogą być również połączone z zestawem standardowym, dzięki czemu uzyskuje się największy możliwy w gazowym Eurocargo zasięg: 750 km. Jeśli jest potrzebne miejsce na osprzęt roboczy tylko po jednej stronie nadwozia, po drugiej stronie montuje się 3 butle z pakietu standardowego, uzyskując zapas 660 l gazu, na ok. 550 km.

Zaletą cichej pracy dotyczy także tego modelu, w którym można zamówić dodatkowo tryb pracy przy ograniczonej prędko-

ści obrotowej silnika. Dzięki temu część pracy można wykonać wcześniej rano lub późnym wieczorem, unikając korków, a nie budząc mieszkańców.

Coraz większy zasięg

W segmencie transportu ciężkiego Iveco oferuje Stralis NP. U początków historii tego modelu jest ważne wydarzenie związane z polskim klientem: PGK w Śremie. Przedsiębiorstwo stosujące wcześniej kilka ciężarówek różnej wielkości zasilanych gazem ziemnym poszukiwało ekologicznego rozwiązania transportu odpadów na krótkiej trasie do zakładu utylizacji. Na skutek pomyślnego splotu dobrych chęci instytucji skłonnych sfinansować takie inwestycje, śremska firma stała się właścicielem pierwszej w Polsce stacji tankowania gazu skroplonego LNG, napełniając z niej zbiorniki swojego ciągnika Stralis, jaki

REKLAMA



Specjaliści od recyklingu
The specialists for recycling



DAJEMY WARTOŚĆ
ODPADOM...

WE TURN WASTE
INTO VALUE...

THM
recycling solutions

Zastosowania naszych urządzeń do recyklingu
Applications of recycling machines

