

Goodyear wspiera ekotransport

data aktualizacji: 2010.11.10

Ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych na obszarach miejskich, wprowadzone by ograniczyć skutki nadmiernego ruchu, rosnące koszty paliw oraz polityka ekonomiczna i ekologiczna prowadzona przez operatorów flot ciężarowych, stanowią wyzwania dla producentów ogumienia.

Goodyear pracuje obecnie nad kilkoma dużymi projektami zastosowania nowoczesnych technologii w produkcji opon, które zmniejszą niekorzystny wpływ transportu na środowisko, a jednocześnie podwyższą zyskowność operatorów flot. Głównym obszarem działań jest rynek pojazdów użytkowanych w centrach miast, gdzie kluczowym problemem jest hałas. „Projekt Szczyt” prowadzony w belgijskiej Flandrii jest klasycznym przykładem kontroli natężenia ruchu drogowego dla poprawy warunków środowiska miejskiego.

Głównym celem jest poprawienie parametrów emisji hałasu, ale także ograniczenie zapotrzebowania na paliwo dzięki obniżeniu oporów toczenia i udoskonalenie parametrów żywotności ogumienia oraz hamowania. Duże znaczenie ma również obniżenie wagi opon, co pozwala zwiększyć ładowność pojazdu i zmniejsza zużycie materiałów.

Partnerami Goodyear są m.in. belgijska sieć supermarketów Colruyt, firma STAF, zajmująca się dystrybucją dla francuskiej sieci handlowej Carrefour, Renault - producent samochodów transportowych dla belgijskiego oddziału koncernu Coca-Cola, Van Hool - producent autobusów hybrydowych dla De Lijn we Flandrii i szwedzkie Volvo, planujące ustanowić rekord prędkości ciężarówek hybrydowych.

- Bardzo cieszy nas postęp, jakiego dokonujemy w pracach prowadzonych z naszymi klientami przy tych innowacyjnych pojazdach - powiedział Eric Muller, zarządzający działem Opon Ciężarowych w Goodyear Tires Europe. - Coraz częściej jesteśmy zapraszani do udziału w projektach mających na celu ochronę środowiska. Z jednej strony mamy lokalne rozporządzenia ograniczające poziomy natężenia ruchu i emisji, a z drugiej - operatorów flot, którzy muszą być gotowi na przyszłe zmiany prawne. Od zawsze pomagamy naszym klientom rozwijać produkty dopasowane do potrzeb rynku przyszłości.

Rzeźba bieżnika, jego konstrukcja i zastosowane w niej materiały to najważniejsze aspekty tych prac, a obiecujące rozwiązania technologiczne są testowane wraz z klientami.

[img_full]7713|9066[/img_full]

Nowe materiały

Nowe materiały również przechodzą testy. Muszą mieć określone parametry oraz pozwolić na zmniejszenie zawartości składników ropopochodnych, co ma pozytywny wpływ na ochronę środowiska. Jednym z takich rozwiązań jest technologia BioIsoprene™, umożliwiająca wykorzystanie surowców odnawialnych. Jest to technologia kluczowa dla rozwoju przemysłu biochemicznego i gumowego, pozwalająca zastąpić Isoprene, ropopochodny składnik używany w produkcji kauczuku syntetycznego. Technologia BioIsoprene™ zdobyła prestiżową nagrodę „Osiągnięcie roku w ochronie środowiska”. Opony wykonane z polimeru BioNatsyn™ - powstałego z surowca BioIsoprene™ - są wynikiem współpracy Goodyeara z Genencor, oddziałem firmy Danisco.

„Projekt Szczyt”

„Projekt Szczyt” to regionalna inicjatywa na rzecz ochrony środowiska, prowadzona przez Ministra Transportu prowincji Flandria w Belgii. Uczestnikami projektu są sieci handlowe Delhaize i Colruyt, oraz gminy Antwerpia, Lier, Geel, Hasselt, Kortrijk, Ninove, Leuven i Vilvoorde. Celem projektu jest umożliwienie dystrybucji towarów poza normalnymi godzinami szczytu pracy - stąd nazwa „Szczyt”.

Celami projektu są obniżenie poziomu hałasu, emisji spalin i liczby wypadków. Goodyear Dunlop został zaproszony do współpracy przez swojego klienta, sieć Colruyt.

Goodyear ściśle współpracuje z Colruyt nad projektem hybrydowego samochodu ciężarowego. Sieć posiada około 600 przyczep i 300 ciężarówek, które codziennie zaopatrują ponad 400 sklepów należących do niej w Belgii. Jako eksperyment, Colruyt skonstruował ciężarówkę hybrydową, która może przejechać do dziesięciu kilometrów dziennie wykorzystując jedynie energię elektryczną, a więc jest praktycznie bezgłówna. Dyrektor generalny Luc Rogge mówi, że ma ona wiele zalet: Nasza ciężarówka hybrydowa zużywa mniej paliwa i emituje mniej CO₂, ponieważ jest w stanie pokonać ponad 10 km wykorzystując napęd elektryczny. Emitowany przez nią hałas jest praktycznie niezauważalny dla okolicznych mieszkańców. Oznacza to, iż możemy wydłużyć godziny dostaw. Jednak, według Rogge'a, potrzeba jeszcze trochę czasu, zanim ciężarówki hybrydowe staną się popularne. Silniki Diesla, naczepy i platformy załadunkowe również muszą być wyciszone.

Colruyt stworzył hybrydowy samochód ciężarowy przy pomocy firmy Siemens, na ramie DAF. Budżet na ten projekt wyniósł ponad 650 tys. euro. Pojazd nie wykorzystuje silnika do napędzania, a jedynie do ładowania akumulatorów. Podczas załadunku i rozładunku, silnik Diesla jest wyłączany, a pojazd napędzany jest jedynie przez silnik elektryczny o mocy wystarczającej do napędu w każdych warunkach. Colruyt prowadzi również badania nad innymi pojazdami elektrycznymi i planuje budowę trzech stacji paliwowych ze stężonym gazem ziemnym.

Po testach przeprowadzonych w ubiegłym roku, grupa Carrefour postanowiła wprowadzić do użycia 30 pojazdów ciężarowych o niskim poziomie emisji hałasu na terenie i w okolicach Paryża oraz w Lille. Samochody są wykorzystywane przez firmę dystrybucyjną STAF do dostaw do sklepów znajdujących się w centrach miast. Pomiary akustyczne dowiodły, że poziom hałasu nowych pojazdów jest trzykrotnie niższy i wynosi 60 dBA, czyli tyle, ile wynosi poziom hałasu podczas rozmowy pomiędzy dwoma osobami. Zmiany konstrukcyjne podwozia obniżyły hałas emitowany podczas jazdy, a zmiany w nadwoziu pozwoliły ograniczyć hałasy powstające podczas rozładunku, co ma znaczenie zwłaszcza nocą. Ciężarówki zaczęto używać w pierwszych czterech miesiącach 2010 r., przed zapowiadaniem wprowadzenia nowych limitów emisji hałasu w rejonie Lyonu. Kolejnym etapem będzie wprowadzenie zmian w konstrukcji silników i innego wyposażenia.

Na osi sterującej i na tylnej osi podnoszonej zamontowano opony Goodyear Regional RHS II w rozmiarze 385/65R22.5, a na osi napędowej RHD II w rozmiarze 315/80R22.5. Obie pochodzą z rodziny produktów Technologia Max, a konkretnie Technologia KMax. Jest to rozwiązanie przeznaczone specjalnie do zastosowań w transporcie regionalnym, wyróżnia się zwiększonym przebiegiem opon, pozwala na szeroki zakres zastosowań i poprawia zużycie paliwa.

[img_full]7713|9068[/img_full]

Ciężarówka Renault dla Coca-Coli

Renault wyprodukowało specjalny samochód ciężarowy dla belgijskiego oddziału koncernu Coca-Cola. To jeden z trzech samochodów Premium Distribution Hybrys Tech wyprodukowanych na potrzeby przetestowania nowej technologii w warunkach eksploatacyjnych. Pojazd Coca-Coli będzie używany w rejonie Brukseli do dystrybucji produktów koncernu. Renault planuje wprowadzić tę technologię do dystrybucji na szerszą skalę. Obecnie Goodyear współpracuje z obydwoma firmami przy analizie rachunku kosztów eksploatacji pojazdów hybrydowych. Ciężarówka Coca-Coli to hybryda równoległa, co oznacza, że napędzana jest na dwa sposoby, w tym wypadku silnikiem elektrycznym i diesla.

Samochody Premium Distribution Hybrys Tech zbudowano na ramie Renault Premium Distribution w konfiguracji 6x2*4, co oznacza, że z tyłu pojazdu umieszczona jest druga oś skrętna, co ułatwia manewry w ruchu miejskim. Pojazd ma zawieszenie pneumatyczne, a nadwozie zbudowała firma Van Hool.

Autobusy hybrydowe

Van Hool pracuje nad projektem, który ma dostarczyć belgijskiemu przedsiębiorstwu komunikacji miejskiej De Lijn 79 autobusy hybrydowe. Opony do nich dostarcza koncern Goodyear. W marcu na trasę w Gandawie po raz pierwszy wyjechał autobus hybrydowy przedsiębiorstwa De Lijn, a po nim hybrydy trafiły do Leuven i Brugii. Ocenivszy te trzy prototypy, Van Hool przystąpił do produkcji pozostałych autobusów. Mają one alternatywny napęd elektryczny z superkondensatorami. Jazda autobusem miejskim wymaga częstych zatrzymań na krótkie postoje. Podczas spowalniania i zatrzymania pojazdu, silnik zaczyna działać jako generator energii, która magazynowana jest w superkondensatorach. Kiedy pojazd ruszy, odzyskana energia jest uwalniana i wspomaga moc silnika. To rozwiązanie opiera się na tej samej zasadzie, co niedawno wprowadzony do wyścigów Formuły 1 system KERS.

Rekord prędkości Volvo

Volvo Trucks realizuje projekt, który ma szansę ukazać olbrzymi potencjał silników hybrydowych – chodzi o ustanowienie światowego rekordu prędkości ciężarówek hybrydowych. W tym projekcie Volvo wspiera Boije Overbrink, który ustanowił rekord prędkości ciągników siodłowych właśnie na ciągniku Volvo. Obecny rekord wynosi blisko 250 km/h. Na potrzeby nowego projektu stworzono Volvo VN, zasilane przez silnik elektryczny oraz silnik Diesla, wykorzystujący paliwa alternatywne. Z powodu wysokich prędkości osiąganych podczas prób, na przedniej osi zamontowano opony Goodyear Truck Racing – jedyne opony zatwierdzone przez Międzynarodową Federację Samochodową na Europejskie Mistrzostwa w Wyścigach Ciężarówek, odporne na wysokie obciążenia i temperatury występujące w tak ekstremalnych warunkach. Na tylnych, pojedynczych kołach zamontowano specjalnie zaprojektowane opony w rozmiarze 495/45R22.5, zbudowane z lekkiej i niezwykle wytrzymałej mieszanki gum – być może takie właśnie będą opony przyszłości, montowane na osiach napędowych pojazdów w ruchu miejskim. Ciężarówka będzie wystawiona podczas Targów IAA (sektor południowy, stanowisko nr G09).

Źródło: