

Firmy Hoyer i Barter testują pojazdy zasilane LNG

Pokazanie potencjału gazu skroplonego LNG jako alternatywnego paliwa w transporcie ciężkim jest celem testów, prowadzonych w Polsce przez firmę przewozową HOYER Polska. Białostocki BARTER jest współorganizatorem przedsięwzięcia.

Jak podkreślają organizatorzy - przepisy unijne i lokalne, a także rosnąca świadomość społeczeństwa skłaniają do zastosowań w ciężkim transporcie długodystansowym paliw alternatywnych o mniejszym lub znikomym negatywnym wpływie na środowisko. Przeprowadzane przez HOYER i BARTER testy mają pokazać oddziaływanie paliwa gazowego, wykorzystywanego w takim transporcie na otoczenie, a także sprawdzić w praktyce zasięg i zużycie paliwa w różnych warunkach drogowych.

Do testów po raz pierwszy w Polsce wykorzystywane są najnowsze samochody **Iveco Stralis NP400, zasilane paliwami metanowymi, zaprojektowane do eksploatacji w przewozach długodystansowych.**

- Nasz klient, światowy lider w dziedzinie gazów podjął strategiczną decyzję o redukcji emisji CO₂ i rozważa zastosowanie w obszarze usług transportowych ciągników zasilanych LNG - mówi Rafał Bomba, prezes HOYER Polska. - HOYER Polska, jako jeden z liderów rynku przewozu towarów niebezpiecznych, podąża za innowacyjnymi technologiami. Jako pierwsi w Polsce podejmujemy się testowania ciągnika zasilanego LNG w specyfikacji ADR (**europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych – red.**). Nasze testy - prócz redukcji emisji CO₂ - mają potwierdzić faktyczne oszczędności kosztowe. Alternatywne paliwo musi być pod tym względem konkurencyjne wobec oleju napędowego. Chcemy podczas testów sprawdzić deklaracje Iveco, który przekonuje, że ciągniki zasilane LNG są o 6-10 proc. tańsze w eksploatacji.

Testy przeprowadzane są za pomocą specjalnej, wypożyczonej na tę okoliczność z Niemiec, mobilnej stacji tankowania LNG. BARTER SA dostarcza paliwo gazowe oraz infrastrukturę niezbędną do tankowania.

- Tankowanie LNG jest przeprowadzane za pomocą dystrybutora wyposażonego w bezpieczny specjalistyczny pistolet nalewowy; za prawidłowe podanie paliwa odpowiada układ wyposażony w pompę kriogeniczną oraz przepływomierz – wszystko to umożliwia pomiar ilości zatankowanego paliwa gazowego – opowiada Andrzej Leonczuk, kierownik działu rozwoju instalacji LNG z Barter SA. - Operator na zakończenie otrzymuje kwit potwierdzający ilość zatankowanego paliwa.

Nowy ciągnik Iveco wyposażony jest w silnik Cursor 9 o mocy 400 KM, a także w dwa zbiorniki kriogeniczne LNG o pojemności 540 litrów każdy, co umożliwia pokonanie dystansu nawet do 1500 km.

- W innych konfiguracjach możliwe jest zastosowanie tylko jednego zbiornika na LNG lub równocześnie zbiornika LNG i baterii CNL (sprężony gaz ziemny) - wyjaśnia

lub równocześnie zbiornika LNG i balonu CNG (sprężony gaz ziemny) - wyjaśnia Andrzej Leonczuk. - Pozwala to bez trudu wykonywać nawet najdalsze przewozy międzynarodowe.

- Pojazdy zasilane gazem są realną alternatywą dla pojazdów zasilanych olejem napędowym nie tylko emitują dużo mniej zanieczyszczeń do atmosfery, są też znacznie cichsze - redukują hałas w ruchu drogowym - przyjazne dla środowiska i mieszkańców, a przy tym oszczędne w eksploatacji- dodaje Bogdan Rogaski, prezes Barter SA. – *Dzięki nowoczesnym technologiom proces tankowania LNG jest bardzo prosty i szybki, obecnie porównywalny z szybkością tankowania diesla. Międzynarodowe korporacje i niektóre duże podmioty już zwracają dużą uwagę na łańcuch dostaw niskoemisyjnych, bo ich klientom na tym zależy - w branży transportowej jest więc trend, by takie łańcuchy tworzyć.*

Ważnym atutem paliw alternatywnych jest też dopuszczenie ich do używania w najnowszej aktualizacji konwencji ADR, co znacząco zwiększa możliwości zastosowania LNG.

Testy ciągników i LNG odbywają się w różnych lokalizacjach i w różnych warunkach drogowych na terenie całej Polski. Pierwszy pokaz urządzeń i ciągnika odbył się na torze testowym CARGO w Jaworznie. Testy trwają do końca lipca.

(inf.pras.firmy)

