

COMPONENTI E ACCESSORI AL BUSWORLD EUROPE

Seconda parte del reportage sulla presenza a Kortrijk degli specialisti in componentistica per autobus

FIRETRACE -

Una buona parte degli incendi, oltre il 70% dicono le statistiche, ha origine nel vano motore. Firetrace, produttore di sistemi di rilevazione automatica degli incendi e di soppressione del fuoco, propone il Firetrace Detection Tubing. Tale sistema si basa su un tubo polimero termosensibile e pressurizzato che, reagendo al calore e all'energia radiante delle fiamme, scoppia liberando l'agente di soppressione del fuoco. In questo caso il rilascio è diretto ma può anche essere indiretto mediante una rete di distribuzione fissa (e qui il tubo funziona solo da rilevatore). Tra i vantaggi del Firetrace Detection Tubing, l'affidabilità in ambienti difficili grazie alla tolleranza a sporco, detriti e temperature estreme, un servizio senza interruzioni poiché non richiede elettricità, la presenza di un allarme e la possibilità di inviare un avviso al sistema di monitoraggio, installazione e manutenzione economica così come la ricarica. Firetrace offre anche un nuovo sistema di montaggio orizzontale per gli spazi che non permettono un cilindro disposto verticalmente. I sistemi Firetrace sono certificati secondo il processo SPCR 183. ●



TAMWARE

Dalla Finlandia una gamma completa di porte per autobus. In mostra le soluzioni per autobus urbani con le porte anteriori Polar ad apertura interna e le Pallas a traslazione esterna da montare al centro o in coda all'autobus. Per entrambe il sistema di apertura può essere unico o separato per ogni porta. ●



DAF

Ha presentato la gamma completa dei motori Euro VI per autobus: il Paccard MX 11 con potenze da 210, 240, 271, 291 e 320 kW e il Paccard MX 13 da 303, 340 e 375 kW. Tutti caratterizzati da basso consumo di carburante, massima affidabilità e intervalli di manutenzione superiori ai 150.000 chilometri. Presentato anche il telaio camionistico DAF LF con passo di 4,3 o 5,4 metri e motore PX-7 da 112 a 231 kW, per autobus compatti. Già utilizzato per il Concept Bus presentato al Busworld da Solaris. ●



AUTOCLIMA

Adatto al condizionamento del posto guida dei minibus elettrici il gruppo completo Modula RT con potenza frigorifera di 3 kW. Un motore elettrico alimenta tutte le parti del gruppo: compressore, condensatore, filtro deidratatore, valvola di espansione, evaporatore. L'alimentazione è a 12 o 24 Volt. ●



FRENZEL

Caffè italiano con la mini cucina Nespresso FOB 822. Linea elegante, materiali di alta qualità, pratici scomparti per le capsule e illuminazione interna a LED. La capacità è di oltre 20 tazze e per l'ordine iniziale sono previste tazze per caffè e cappuccino e tutti i tipi di capsule. ●



SEGE

Alla serie dei sedili passeggero Smart Line si è aggiunto il modello 3040 caratterizzato da una larghezza di soli 400 millimetri. Nel montaggio in coppia, l'ingombro totale è di 849 millimetri, compreso il bracciolo abbattibile lato corridoio. ●

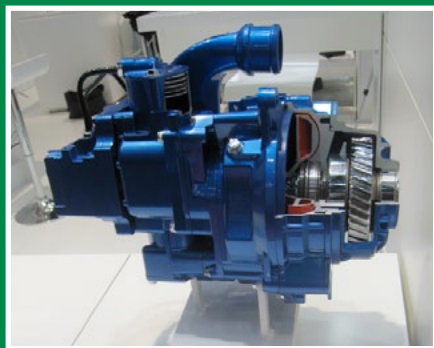


TELMA

Facilità di installazione con un unico modulo che integra controllo e potenza. Sono i requisiti dell'iRCS (Integrated Retarder Control System), la centralina elettronica prodotta da Telma, leader mondiale nella frenatura senza attrito basata sul principio fisico dell'induzione elettromagnetica. Il design elettronico innovativo della parte potenza dell'iRCS ottimizza in modo significativo il consumo del rallentatore, preservandone allo stesso tempo i circuiti elettrici. Modernità e flessibilità della parte controllo dell'iRCS garantiscono la perfetta integrazione del rallentatore Telma in tutti i veicoli equipaggiati di sistemi elettronici di assistenza alla frenata quali ABS, ESP, EBS, Cruise Control o controllo del cambio automatico. L'iRCS è compatibile con le reti CANBUS e risulta conforme allo standard automobilistico ISO 26262 ASIL. ●



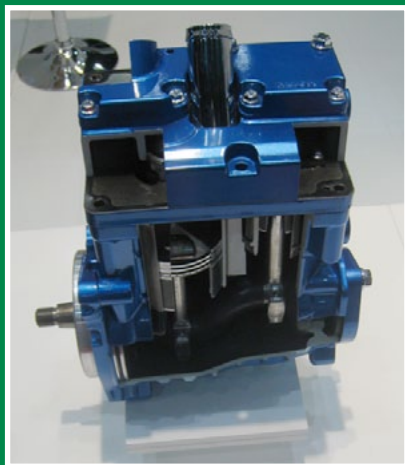
VOITH - Al Busworld di Kortijk, Voith ha presentato la trasmissione automatica DIWA.6, il multipremiato sistema di frenatura Aquatarder SWR (Secondary Water Retarder), il sistema telemetrico DIWA SmartNet e i compressori ad aria.



Il cambio automatico DIWA è stato sviluppato specificamente per i bus urbani. Rispetto al modello precedente, il DIWA.6 può risparmiare quasi un ulteriore 5% di carburante. Ciò è

reso possibile, oltre al programma di topografia-dipendente SensoTop, alla riduzione in base ai bisogni della pressione di esercizio e a una gestione di avviamento intelligente.

Il Voith Aquatarder SWR è il primo retarder secondario a frenare con acqua utilizzando l'agente di raffreddamento del motore. Non ha dunque bisogno di un mezzo operativo aggiuntivo ed è in grado di eseguire fino a 90% delle operazioni di frenatura senza usura. Inoltre, richiede solo metà dello spazio di installazione ed è più leggero di 35 kg.



Il sistema telemetrico DIWA SmartNet, è una soluzione integrata per il monitoraggio della trasmissione e permette un accesso rapido e diretto ai dati di esercizio. Con la nuova generazione DIWA SmartNet 2.0, i dati per la diagnosi di trasmissione possono ora essere trasmessi anche via Wi-Fi.

I compressori ad aria di Voith sono adatti anche ai motori Euro VI. Con design in alluminio leggero, i compressori a due stadi sono previsti di serie sui pullman Daimler, MAN e Volvo. Consentono di risparmiare fino a un litro di gasolio ogni 100 chilometri.

LAZZERINI

Soluzioni high tech su tutta la gamma con sedili che integrano i componenti necessari per il funzionamento di dispositivi elettronici, a partire dalle prese per la ricarica di telefoni cellulari, computer, tablet e via dicendo.

Ma anche luci a LED di lettura individuali o di illuminazione sottostante (in sostituzione delle luci sui podesti). Possibilità di riscaldamento elettrico e raffreddamento a ventole, poggiatesta a uscita elettrica, cinture di sicurezza ad altezza variabile, luci di cortesia anche nella tasca porta oggetti, supporto a pantografo per lo smatphone e schermo a 10 pollici sullo schienale. Per arrivare al tavolino con porta bicchiere a dimensione maggiorata.



FOGMAKER

Il sistema antincendio per il vano motore degli autobus utilizza acqua nebulizzata ad alta pressione in combinazione con speciali ugelli, in modo da creare microgocce con dimensione media di 50 micron. Durante il processo di evaporazione, l'acqua nebulizzata raffredda i gas della combustione e le parti calde del vano motore, ottenendo un rapido spegnimento e una riduzione del rischio di riaccensione. Il vapore che si crea impedisce l'arrivo di ossigeno al fuoco. Il sistema



Fogmaker include una bassa concentrazione di AFFF al fine di creare una pellicola acquosa d'isolamento per una efficace soppressione della combustione.

BRIST

Ha presentato una soluzione a sospensioni indipendenti per l'asse posteriore di autobus elettrici e ibridi, oltre che di autobus aeroportuali. Comprende un collegamento centrale dal differenziale alle ruote con giunti cardanici. Il differenziale centrale può essere comandato da motore elettrico o da motore a combustione interna.

Il differenziale è posizionato sottoscocca, sospeso mediante staffe. Con ruote singole l'angolo di sterzata è di 35 gradi.



CUMMINS

Al Busworld di Kortijk dello scorso ottobre, Cummins ha presentato gli ultimi motori ISB con i nuovi rating SmartEfficiency per il 2017, in relazione ai requisiti imminenti Euro VI OBD C. L'OBD C è l'ultimo passo nella normativa Euro VI per le nuove omologazioni di veicoli dal 31 dicembre 2015 e tutti i mezzi a partire dal 31 dicembre 2016.

Per il 2017 Cummins offrirà nuovi rating sviluppati appositamente per gli autobus. Sostanzialmente verrà migliorata la coppia ai bassi regimi, a partire da 700 giri/minuto, garantendo una migliore accelerazione del veicolo a tutti i regimi.

Il motore a quattro cilindri ISB4.5 raggiunge un nuovo picco di coppia massima di 850 Nm contro i precedenti 760 Nm mentre il motore a sei cilindri ISB6.7 passa da 1.100 a 1.200 Nm di coppia massima insieme a un nuovo top rating per gli autobus di 300 cv/224 kW e di 320cv/239kW per i pullman. Questi miglioramenti aumentano la portata delle offerte di prodotti Cummins per il comparto bus&coach, essendo adatti a una più ampia gamma di applicazioni, peso dei veicoli e cicli di lavoro.

«L'Euro VI ha cambiato lo scenario per l'installazione e il funzionamento del motore, e le regole precedenti non valgono più. Il nostro obiettivo per il 2017 non è stato solo soddisfare i requisiti legislativi ma quello di fornire migliori prestazioni ed efficienza con nessuna modifica alla cilindrata o all'hardware», ha detto Claudio Barcena di Cummins.

