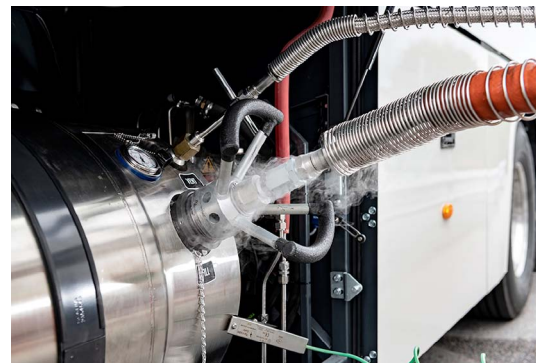


PRIMI SCANIA A GAS LIQUIDO IN ITALIA

Entro fine 2019 saranno consegnati alla TPER di Bologna 15 Scania Interlink LD alimentati a LNG, una vera novità per il trasporto interurbano



LA società di trasporti emiliana TPER, che nella sua flotta conta più di 300 autobus a gas naturale, scommette ora sul metano liquido e commissiona a Scania 15 interurbani con alimentazione LNG (Liquid Natural Gas). Previste entro fine anno le consegne. Modello è lo Scania Interlink LD in classe II da 12,2 metri con motore da 320 cv. Una vera novità nel trasporto interurbano di passeggeri (nel ramo merci è in uso già da qualche tempo). Si tratta infatti dei primi intercity di questa



INTERLINK LD LNG

Lunghezza mm	12.190
Larghezza mm	2.550
Altezza con AC mm	3.310
Passo mm	6.000
Sbalzo anteriore mm	2.795
Sbalzo posteriore mm	3.395
Posti totali	55+1
Motore	Scania OC09
Cilindrata cc	9.290
Potenza cv (kW)/giri	320 (235)/1.900
Coppia max Nm/giri	1.500/1.100
Cambio	automatico ZF
Serbatoi LNG	200+150 kg

tipologia ordinati in Italia. Mezzi che, dichiara il costruttore, garantiscono un'autonomia fino a 1.100 chilometri.

La soluzione LNG di Scania è stata presentata all'ultima IAA di Hannover con i modelli per le lunghe percorrenze MD e HD.

In Italia l'Interlink a gas si era finora visto solo nella versione LD a metano compresso, stipato in bombole sul tetto. Con la variante a gas liquido le due bombole criogeniche vengono alloggiare (una per lato) sotto pavimento tra gli assi. Accessibili da sportelli laterali, sono in acciaio inossidabile, hanno un diametro di 660 mm e possono contenere 200+150 kg di gas (472+407 litri) mantenuto alla temperatura di -165° C con

una pressione interna di 10 bar.

Il gas liquido occupa 600 volte meno volume rispetto al metano allo stato gassoso e i veicoli hanno anche il vantaggio di essere più leggeri. Rispetto ai motori diesel, sono praticamente zero le emissioni di particolato e vi è una riduzione delle emissioni di ossidi di azoto fino al 50% rispetto a quanto richiesto dalla normativa Euro VI. Inferiore anche la CO2 emessa.

Il motore è sempre lo Scania OC09 106.320 da 9,3 litri (320 cv) utilizzato per le alimentazioni a gas compresso. La combustione è di tipo stechiometrica, in modo da bruciare completamente il metano e ridurre le emissioni di NOx. Per abbattere ulteriormente gli inquinanti (CO2,

NOx e HC) adotta un sistema di ricircolo dei gas (EGR) a iniezione indiretta e un catalizzatore a tre vie.

«Molte aziende di trasporto pubblico stanno guardando all'LNG come soluzione di trasporto estremamente interessante sia dal punto di vista economico che ambientale», ha evidenziato Roberto Caldini, direttore Buses & Coaches di Italscania. «La rete di stazioni di rifornimento sta crescendo molto rapidamente e, al contempo, sono stati fatti importanti investimenti per arrivare a offrire veicoli a carburante alternativo che garantiscono prestazioni e autonomie paragonabili, se non addirittura superiori, a quelle degli autobus diesel».