

COMPONENTI ON LINE

Su www.bustocoach.com trovi tutti i Fornitori di componenti per autobus in Italia e in Europa.



Cerca la scheda di presentazione dell'azienda direttamente ai link <https://bustocoach.com/fornitori-in-italia/> <https://bustocoach.com/fornitori-in-europa/>



Scegli la categoria di prodotto che ti interessa ai link <https://bustocoach.com/componenti-in-italia/> <https://bustocoach.com/componenti-in-europa/> e leggi la scheda dei componenti offerti.

E-TROFIT

Retrofit di autobus diesel per la trazione elettrica realizzati in serie. Questa la mission di e-troFit, braccio indipendente della società tedesca di elettronica e software 'in-tech'. La nuova filiale sarà responsabile dello sviluppo, produzione in serie e vendite. I componenti della trasmissione per la conversione in elettrico saranno forniti da ZF che offrirà al contempo l'accesso alla rete mondiale di officine. È ora disponibile un kit di conversione per autobus a pianale ribassato. I primi veicoli e-troFit saranno consegnati nel quarto trimestre 2019. Soluzioni per altri bus urbani e camion saranno annunciate per il 2020.

«Abbiamo un gran numero di richieste da parte di operatori di tutto il mondo», ha dichiarato Hager Hager, amministratore delegato di e-troFit GmbH. «Con l'asse portale elettrico AxTrax AVE e la trasmissione centrale CeTrax, ZF non solo fornisce i prodotti giusti, ma rende anche disponibili conoscenze specialistiche e capacità di officina e funge da partner commerciale e di assistenza. Secondo ZF, entrambi i componenti possono essere installati direttamente nella piattaforma del veicolo esistente senza dover apportare modifiche sostanziali al telaio, agli assi o al differenziale». L'unità di trazione centrale CeTrax ha una potenza di picco di 300 kW e 4.500 Nm e può essere combinata con assali a trasmissione diretta e assali a pianale ribassato, coprendo il segmento degli autobus a pianale ribassato di tutte le dimensioni. L'asse portale elettrico AxTrax AVE è adatto, secondo ZF, a un'ampia varietà di bus urbani «sia ibridi seriali, a trazione completamente elettrica con cella a combustibile o batteria, o alimentati dalla linea aerea». L'azionamento sulla ruota è fornito da un motore asincrono compatto in modo che il peso dell'asse, inclusi i motori integrati, rimanga basso. La potenza massima del motore è di 250 kW e 22.000 Nm.



FINN LAMEX

La società finlandese Finn Lamex Safety Glass sta lavorando con gli OEM del vetro per testare nuovi rivestimenti in vetro, in particolare quelli che riflettono i raggi infrarossi poiché questi tipi di rivestimento in vetro sono più efficienti dei rivestimenti assorbenti. «Nelle autovetture vengono comunemente utilizzati rivestimenti molto sottili di 5 micron», dice l'AD di Finn Lamex, Tero Toivanen. «ma la sfida è mantenere le stesse proprietà termiche degli schermi più piatti e portarli su quelli curvi dei bus. Quando lo schermo è piegato, il rivestimento si allunga e "si rompe" riducendo le proprietà termiche dei rivestimenti. Stiamo programmando le prove di un nuovo micro-rivestimento a inizio settembre».



Fondata nel 1999, Finn Lamex è specializzata nella produzione di parabrezza di alta qualità per bus e pullman nello stabilimento di Laitila, in Finlandia. La capacità produttiva è di 37mila parabrezza laminati all'anno.

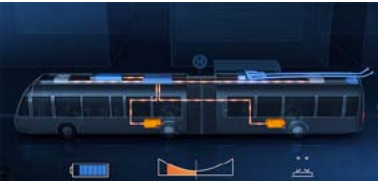
PROTEAN ELECTRIC

LO specialista in motori per mozzi ruota, Protean Electric, ha presentato un nuovo modulo che unisce le tecnologie di propulsione, sterzo e sospensioni in un unico componente. Si tratta di Protean360+, modulo che consente una capacità di sterzo a 360 gradi senza restrizioni grazie a un'interfaccia rotante (in attesa di brevetto) situata sopra il braccio principale del modulo. Il motore del mozzo ruota completamente rotante può essere utilizzato per tutte e quattro le ruote di un veicolo passeggeri o merci, il che significa che i mozzi non devono essere specifici per le ruote anteriori o posteriori. Ogni motore ProteanDrive Pd18 (adatto per ruote da 18") eroga 1.250 Nm di coppia e 80 kW (107 CV) di potenza al suo apice.



«Questa manovrabilità», precisa il produttore, «si combina con una sospensione innovativa, una regolazione pneumatica dell'altezza del veicolo e un motore elettrico a ruota Protean». L'allestimento fornisce la base per una vasta gamma di applicazioni su strade urbane trafficate e per la massima precisione durante il parcheggio in spazi ristretti.

KIEPE ELECTRIC



Due città italiane si affidano alla tecnologia Kiepe Electric per i filobus commissionati a Solaris Bus & Coach.

Sono Milano e Modena. La prima ha acquisito attraverso la società di trasporto pubblico locale ATM, 80 Solaris Trollino da 18 metri di cui 30 con tecnologia IMC (In Motion Charging) di Kiepe

Electric. Il piano consegne, partito a giugno, prevede tre unità al mese. I veicoli andranno a rinnovare il parco filoviario in esercizio a Milano dagli anni '80. Per questa commessa, Kiepe Electric sta fornendo una gamma completa di apparecchiature elettriche costituite da convertitori di potenza di trazione, motori, batterie di trazione da 45 kWh ad alte prestazioni e sistemi ausiliari.

I filobus in questione hanno due motori da 120 kW e sono in grado di percorrere sezioni di linea prive di bifilare. «I mezzi di Milano hanno ciascuno un raggio di azione fino a 24 chilometri senza la necessità di trascorrere lunghi periodi di ricarica al capolinea», conferma Heiko Asum, amministratore delegato di Kiepe Electric. «L'attenzione si concentra sul nostro concetto pionieristico di ricarica in movimento: mentre il mezzo è in marcia, il sistema trasferisce fino a 500 kW di energia dalla linea aerea alla batteria di trazione modulare. Quindi su tratti di strada senza linee aeree di contatto, il veicolo può essere guidato come un autobus alimentato a batteria».

Anche gli otto Solaris Trollino 12 ordinati a Modena sono equipaggiati con tecnologia IMC di Kiepe Electric. Motivo per cui l'azienda locale SETA potrà smantellare la gran parte delle linee aeree intorno alla cattedrale e nel centro storico.

Kiepe Electric è una consociata di Knorr-Bremse AG, leader mondiale nei sistemi di frenatura e fornitore di altri sottosistemi per veicoli ferroviari e commerciali. Il marchio è presente in Italia da molti anni, in particolare a Milano dove i filobus con sistema IMC Kiepe sono operativi dal 1997.

HELIOX

Targato Heliox il sistema di ricarica per il progetto elettrici di Wiesbaden, in Germania. I 56 Mercedes eCitaro commissionati dalla ESWE Verkehr Wiesbaden (più ulteriori 64 in opzione) saranno ricaricati attraverso l'infrastruttura fornita dalla società olandese Heliox.

L'ambito del contratto di Heliox si estende oltre la consegna dei caricabatterie notturni, ma va considerato come un progetto chiavi in mano completo che include l'implementazione delle stazioni di ricarica, la connessione alla rete di media tensione e un contratto di assistenza e manutenzione. L'infrastruttura di ricarica Heliox risulterà compatibile con il sistema di gestione della flotta utilizzato a Wiesbaden, il che facilita il monitoraggio degli autobus e dell'infrastruttura di ricarica in modo da consentire una gestione intelligente della ricarica.

I lavori di costruzione inizieranno alla fine dell'anno e i primi caricabatterie saranno operativi nel 2020. L'infrastruttura di ricarica sarà pienamente operativa nel 2021.

«La mission di Heliox nel creare un mondo sostenibile per le prossime generazioni sta di nuovo prendendo piede in Germania con questo grande progetto», ha commentato Koen van Haperen di Heliox. «Siamo lieti che la stretta collaborazione con Daimler Buses stia dando i suoi frutti. Non vediamo l'ora di far funzionare l'infrastruttura e dimostreremo ulteriormente l'efficacia in termini di costi della soluzione di ricarica notturna».

