

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
<http://www.bustocoach.com/it/content/fornitori-italia>
<http://www.bustocoach.com/it/content/fornitori-europa>



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

9 MARCE ALLISON



IN occasione del North American Commercial Vehicle Show di Atlanta, Allison Transmission ha fatto delle anticipazioni sul suo primo modello a nove rapporti. L'innovativa trasmissione, completamente automatica, è destinata ai veicoli

medi e pesanti e sarà disponibile in tutto il mondo a partire dal 2020. Con la prima marcia più profonda e la gamma di rapporti migliore del settore, la trasmissione Allison a nove rapporti fornisce importanti risparmi sui consumi grazie alla catena cinematica altamente efficiente che consente al convertitore di coppia di bloccarsi poco dopo aver inserito la prima marcia. Inoltre, la trasmissione comprende un sistema integrato stop/start del motore che attiva subito la trasmissione e la sua capacità di controllo veicolo quando il motore viene riavviato. Molto utile per una serie di diverse applicazioni, il modello a nove rapporti è ideale per la distribuzione, il noleggio e gli autobus scolastici. ●

ZF CENTRAL DRIVE

IL produttore di Friedrichshafen sta testando un veicolo urbano equipaggiato del sistema di guida elettrico centrale CeTrax presentato per la prima volta alla IAA di Hannover nel 2016.



Adatto per autobus di tutte le dimensioni, sia a pavimento basso che rialzato, CeTrax raggiunge una potenza di 300 kW e una coppia massima di 4.400 Nm.

Con CeTrax l'autobus accelera da fermo senza alcuna interruzione della coppia e il comfort è assicurato dalle vibrazioni molto più basse del telaio e da un'andatura più tranquilla rispetto ai mezzi alimentati da motori convenzionali.

«CeTrax», precisa Jochen Witzig, responsabile ZF per lo sviluppo dei sistemi di trasmissione dei bus, «può essere montato in piattaforme esistenti senza modifiche al telaio, agli assi o ai differenziali. I costruttori di veicoli risparmiano così sui costi di sviluppo e di installazione». ●

SISTEMI DI RICARICA



Per la ricarica in deposito di autobus elettrici, ABB mette a disposizione una soluzione che incorpora funzionalità intelligenti di ricarica con un design futuro e modulare, un funzionamento sicuro e affidabile e un servizio remoto di gestione dei dati come parte del portafoglio di soluzioni ABB Ability™. Il nuovo HVC-Overnight Charging, è un armadio elettrico compatto accoppiabile con tre scatole di carica. Ciò significa che dopo che il primo veicolo ha terminato la carica, il prossimo inizia a caricare automaticamente, massimizzando la disponibilità del veicolo e riducendo l'investimento iniziale nei costi operativi successivi. Gli armadi elettrici HVC-Overnight Charger di ABB possono essere potenziati da 50kW a 100kW o 150kW in qualsiasi momento.

Inoltre, i servizi avanzati di ABB Ability™ forniscono una vasta gamma di funzioni di connettività in remoto tra cui monitoraggio, gestione, diagnostica e aggiornamenti software. ●

PER BUS ELETTRICI

Dedicata agli autobus elettrici e ibridi, la gamma di pompe di calore Athena™ MkII di Thermo King. Grazie al suo circuito di refrigerazione reversibile, il comfort per i passeggeri



è assicurato non solo durante i mesi estivi, quando è necessario il raffreddamento, ma anche nei mesi invernali quando c'è bisogno di riscaldamento. Inoltre, il sistema è in grado di funzionare con temperature ambiente inferiori a meno di 7 gradi Celsius.

In modalità di riscaldamento, la pompa di calore Athena MkII è in grado di trasferire il calore dall'aria esterna nell'area interna del passeggero con un coefficiente di prestazioni (COP) fino a 4. Questo significa per ogni kW di energia elettrica consumata dalle batterie la pompa di calore genera fino a 4 kW di riscaldamento. Il sistema può anche essere dotato di un dispositivo di raffreddamento della batteria che può recuperare l'energia emessa dalle batterie e utilizzarla per riscaldare l'area passeggeri.

Al fine di ridurre il consumo totale di energia, le unità utilizzano un compressore a velocità variabile elettrica con una gamma di modulazione della capacità di raffreddamento e di riscaldamento fino al 60 per cento, anche quando il bus è presso la stazione degli autobus. ●