

Targi GasShow 2011

# W stronę CNG?



W WARSZAWIE ODBYŁY SIĘ DWUDNIOWE MIĘDZYNARODOWE TARGI GASSHOW 2011 POŚWIĘCONE GAZOWYM NAPĘDOM POJAZDÓW. IMPREZA SPECJALISTYCZNA, WIĘC NIEZBYT WIELKA, ALE POD KAŻDYM WZGLĘDEM ROZWOJOWA

Choć wszystkie stoiska pomieściły się bez trudu w jednej tylko hali warszawskiego centrum wystawienniczego Expo XXI, było ich jednak zdecydowanie więcej niż przed rokiem, a poza tym zaprezentowano na nich oferty bardziej renomowanych światowych i krajowych firm. Nie zabrakło wśród nich takich liderów globalnego rynku napędów gazowych, jak: Landi Renzo, Lovato, MED, Vialle i Tartarini. Turcję, czyli kraj o rekordowej obecnie w Europie liczbie samochodów gazowych, reprezentowały firmy: Tugra Makina i Atiker, Niemcy – ERC, Litwę – Euro Gas Service. Pojawili się nawet producenci z Australii i Korei Południowej. Polskie przedsiębiorstwa dominowały liczebnie, nie ustępując przy



OBECNOŚĆ ŚWIATOWEGO LIDERA GAZOWYCH SYSTEMÓW ZASILAJĄCYCH NOBITUJE CORAZ POPULARNIEJSZĄ WARSZAWSKĄ IMPREZĄ

FOT. ARCHIWUM

FOT. ARCHIWUM

tym zagranicznym konkurentom atrakcyjnością swych propozycji, interesujących szczególnie dla potencjalnych partnerów ze wschodniej Europy.

Wystawiane systemy i ich komponenty trzeba uznać za interesujące nie tylko z handlowego punktu widzenia, ponieważ GasShow 2011 to równocześnie kompleksowy przegląd współczesnych i przyszłych rozwiązań w dziedzinie gazowego zasilania pojazdów drogowych. Sterowane komputerowo sekwencyjne układy wtrysku LPG to już obecnie standard w tej dziedzinie. Coraz poważniej konkurują z nimi najnowocześniejsze instalacje wtryskujące ten gaz w postaci płynnej. Tak wyposażone samochody nie różnią się już pod względem osiągnięć i komfortu użytkowania od zasilanych benzyną.

Przyszłość jednak należy niewątpliwie do sprężonego gazu ziemnego, czyli CNG. Generalnie przemawia za tym znacznie większa, w porównaniu z ropą naftową, dostępność światowych zasobów tego surowca (LPG uzyskiwany jest głównie w rafineriach naftowych), bardzo proste technologie przetwarzania na motoryzacyjne paliwo, wartość energetyczna porówny-



GAZ W POJAZDACH UŻYTKOWYCH? NIE MA SPRAWY! GORZEJ Z SILNIKAMI WYKORZYSTUJĄCYMI TEN RODZAJ PALIWA...



SPRĘŻONY GAZ ZIEMNY MA SZANSE STAĆ SIĘ W PRZYSZŁOŚCI PODSTAWOWYM PALIWEM DLA MOTORYZACJI



JEDNA Z NIELICZNYCH W POLSCE STACJI TANKOWANIA GAZU ZIEMNEGO OBSŁUGUJĄCA GŁÓWNIEM WARSZAWSKIE FIRMOWE FLOTY

walna z benzyną i olejem napędowym oraz wysoka z natury liczba oktanowa. W układach zasilania CNG łatwo też wykorzystać dotychczasowe doświadczenia związane z rozwojem systemów LPG, ale droga do upowszechnienia gazu ziemnego w motoryzacji wydaje się ciągle daleka i to z różnych powodów.

Nie ma, zwłaszcza w Polsce, odpowiedniej sieci dystrybucji. Nie przypadkiem więc na GasShow 2011 można było obejrzeć różne technicznie dojrzałe silniki przystosowane do spalania gazu ziemnego oraz podzespoły tych systemów i równocześnie żadnych propozycji dla zapopatrujących je stacji paliwowych. Mamy w kraju „sieć” dystrybucyjną liczącą zale-

dwie 33 placówki publicznej dystrybucji gazu ziemnego plus 14 wewnętrznych, należących do miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych, i stan ten pozostaje od lat niezmienny, a nawet trzy takie stacje zostały ostatnio zlikwidowane. Brak infrastruktury, a więc podaży, skutkuje brakiem popytu. Tuż obok obiektów Expo XXI mieści się nowoczesna stacja gazu ziemnego, lecz obsługuje niemal wyłącznie „zgazyfikowane” floty warszawskich firm, co sprawia, iż w dni powszednie tankuje tu średnio po sto samochodów, a w weekendy pod dystrybutorami jest całkiem pusto.

Systemy zasilania LPG i CNG mają obecnie zakres zastosowań ograniczony

do samochodów osobowych i ewentualnie do nielicznych dostawczych wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym. Nie ma natomiast, co targowa ekspozycja wyraźnie potwierdziła, dopracowanych technicznie koncepcji gazowego napędu ciężkich pojazdów użytkowych. Można więc kupić profesjonalnie wykonane gazowe zbiorniki o dużych pojemnościach, wyrafinowane systemy filtracji i redukcji ciśnienia czerpanego z nich gazu, lecz same urządzenia do zasilania ciężkich gazowych silników nie wyszły jeszcze ze stadium nieśmiały eksperymentów, rozwiązań zastępczych (różne propozycje typu diesel z częściowym spalaniem gazu) lub półmatorskich. ■

Rozwinięcie prędkości od 0 do 100 km może zająć tylko kilka sekund.

Bez części marki Textar wyhamowanie ze 100 do 0 km może zabrać całe życie.

**TEXTAR**

Nowoczesne pojazdy osiągają prędkość 100 km/h w kilka sekund, ale wykorzystując taką moc i zatrzymując pojazd przy tak dużej szybkości, potrzeba ogromnej siły hamowania. Dlatego Textar koncentruje się na rozwoju hamulców tarczowych od prawie wieku i czas ten uważamy za dobrze wykorzystany. Ponadto, każda nowa okładzina hamulcowa jest efektem ponad 36-miesięcznych badań i tysięcy godzin rygorystycznych testów, aby zapewnić wykonanie według najwyższych standardów. Dlatego hamując przy najwyższych prędkościach nie tracą ani sekundy. Montuj Textar!

Textar is a registered trademark of TMD Friction.

[www.textar.com](http://www.textar.com)