

Η Daimler Truck AG στοχεύει σε ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα

19/Νοε/2019 13:00

Η Daimler Truck AG, ένας από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές επαγγελματικών οχημάτων παγκοσμίως, εφαρμόζει μια βιώσιμη εταιρική στρατηγική και σκοπεύει να προσφέρει καινούργια οχήματα μόνον με πραγματικά ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα ("tank-to-wheel") στις τρεις αγορές της Ευρώπης, της Ιαπωνίας και της NAFTA έως το 2039. Ήδη έως το 2022, η Daimler Truck AG σχεδιάζει να συμπεριλάβει ηλεκτροκίνητα οχήματα μαζικής παραγωγής στο χαρτοφυλάκιο των οχημάτων που διαθέτει στις βασικές περιφέρειες της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας. Έως το τέλος της επόμενης δεκαετίας, η Daimler Truck AG θα επεκτείνει την γκάμα των οχημάτων της, προσθέτοντας οχήματα μαζικής παραγωγής με σύστημα κίνησης υδρογόνου. Στις 24 Οκτωβρίου, η Daimler Truck AG γιόρτασε την παγκόσμια πρεμιέρα του πρωτοτύπου οχήματος με κυψέλη καυσίμου "Vision F-Cell" της μάρκας FUSO στην 46η Έκθεση Αυτοκινήτου του Τόκιο στην Ιαπωνία, ενισχύοντας έτσι ακόμα περισσότερο την παρουσία της στον τομέα του υδρογόνου. Επιπλέον, όλα τα εργοστάσια της Daimler Daimler Truck AG στην Ευρώπη θα έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2022. Θα ακολουθήσουν όλα τα υπόλοιπα εργοστάσια.



Ο Martin Daum, Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Daimler Truck AG, αρμόδιος για τα φορτηγά & τα λεωφορεία, δήλωσε στις 25 Οκτωβρίου στην κεντρική ομιλία του στο Διεθνές Συνέδριο Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο Βερολίνο: "Στην Daimler Truck AG, έχουμε δεσμευτεί σαφώς για τους στόχους της Συμφωνίας των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή και, συνεπώς, για την απανθρακοποίηση του κλάδου μας. Ο απώτερος στόχος μας είναι να εξασφαλίσουμε οδικές μεταφορές με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2050. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο

εάν προσφέρουμε στους πελάτες μας ανταγωνιστικές προϋποθέσεις ως προς το κόστος και τις υποδομές, για μεταφορές με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα. Δεδομένου ότι απαιτούνται περίπου δέκα χρόνια για την πλήρη ανανέωση ενός στόλου, φιλοδοξούμε να προσφέρουμε τοπικά στις τρεις αγορές καινούργια οχήματα με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2039, σκοπεύοντας να έχει ολοκληρωθεί η ανανέωση έως το 2050. Για μεταφορές με πραγματικά ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, χρειαζόμαστε ηλεκτρικά συστήματα κίνησης ή συστήματα κίνησης υδρογόνου. Έχασαν ο πρώτος κατασκευαστής που ανέλαβε μια σοβαρή δέσμευση για την ηλεκτροκίνηση στα βαριά φορτηγά και, σήμερα, πρωτοπορούμε προσφέροντας στους πελάτες μας ηλεκτρικά οχήματα σε όλες τις κατηγορίες. Έχοντας υιοθετήσει μια ολιστική προσέγγιση της ηλεκτρικής κινητικότητας των λεωφορείων, με ένα ηλεκτρικό αστικό λεωφορείο και παροχή υπηρεσιών συμβουλευτικής, συνεισφέρουμε ήδη σημαντικά στα MMM του μέλλοντος που δεν θα εκπέμπουν ρύπους σε τοπικό επίπεδο, καθώς και στον έλεγχο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις αστικές περιοχές."

"Σε τοπικό επίπεδο παρόλα αυτά, τα φορτηγά και τα λεωφορεία με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα δύσκολα θα πωλούνται από μόνα τους καθώς, ακόμα και το 2040, παρά τις προσπάθειες των κατασκευαστών, το κόστος κτήσης και κύκλου ζωής των ηλεκτροκίνητων φορτηγών και των λεωφορείων θα παραμένει υψηλότερο από εκείνο των πετρελαιοκίνητων οχημάτων. Συνεπώς, χρειαζόμαστε κρατικά προγράμματα παροχής κινήτρων, ώστε να καταστούν ανταγωνιστικά τα φορτηγά και τα λεωφορεία με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα σε τοπικό επίπεδο. Ειδικότερα απαιτούνται: η μετατροπή και η κλιμάκωση των διοδίων σε όλη την Ευρώπη με βάση τις τιμές CO₂, από την οποία θα ωφελούνταν σημαντικά τα οχήματα με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, ένα στοχευμένο πρόγραμμα επιδοτήσεων για λεωφορεία και υποδομές φόρτισης και υδρογόνου σε εθνικό επίπεδο, καθώς και ενιαία πρότυπα για τη μεταφορά και τον ανεφοδιασμό υδρογόνου", πρόσθεσε ο Daum.



Παγκό

σμο χαρτοφυλάκιο ηλεκτρικών φορτηγών

Η Daimler Truck ασχολείται με τα ηλεκτρικά φορτηγά από το 2010, ενώ το 2017 παρουσίασε στην αγορά και στους πελάτες της το πρώτο της μικρό, πλήρως ηλεκτρικό φορτηγό παραγωγής: το ελαφρύ Fuso eCanter. Περισσότερα από 140 eCanter βρίσκονται ήδη στα χέρια πελατών σε διάφορες πόλεις του κόσμου, όπως μεταξύ άλλων η Νέα Υόρκη, το Τόκιο, το Βερολίνο, το Λονδίνο, το Άμστερνταμ, το Παρίσι και η Λισαβόνα. Το φορτηγό βαριάς κατηγορίας Mercedes-Benz eActros με αυτονομία έως 200 χλμ. χρησιμοποιείται εντατικά από πελάτες στη Γερμανία και την Ελβετία στο πλαίσιο του "καινοτόμου στόλου" eActros. Η πρώτη παράδοση σε πελάτη έγινε το 2018. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, το μεσαίας κατηγορίας Freightliner eM2 και το βαριάς κατηγορίας Freightliner eCascadia υπόκεινται επίσης σε εντατικές δοκιμές από τους πελάτες μας.



Ένα

ολοκληρωμένο και πρακτικό σύστημα για ηλεκτρική κινητικότητα των λεωφορείων

Το πλήρως ηλεκτρικό Mercedes-Benz eCitaro, που παράγεται ήδη μαζικά στο Μάνχαϊμ από το 2018, δίνει στις πόλεις και στους οργανισμούς ΜΜΜ την ευκαιρία να στρέψουν τους στόλους τους στην οδήγηση με τοπικά μηδενικές εκπομπές ρύπων. Σήμερα, το eCitaro χρησιμοποιείται ήδη σε πόλεις όπως το Βερολίνο και το Αμβούργο στη Γερμανία, το Όσλο στη Νορβηγία και το Ystad στη Σουηδία. Οχήματα eCitaro έχουν επίσης παραδοθεί στο Λουξεμβούργο και την Ελβετία. Το eCitaro προωθείται συστηματικά για χρήση σε τακτικά δρομολόγια. Το 2021, το eCitaro θα κυκλοφορήσει στην αγορά με την μπαταρία νέας γενιάς και, το δεύτερο εξάμηνο του 2020, με μπαταρίες στερεού τύπου (μπαταρίες λιθίου-πολυμερών). Από το 2022, η μπαταρία του λεωφορείου θα διαθέτει σύστημα αύξησης αυτονομίας (μια κυψέλη καυσίμου υδρογόνου θα τροφοδοτεί την μπαταρία υψηλής τάσης με ρεύμα). Οι μελλοντικές τεχνολογίες μπαταριών θα οδηγήσουν στην ολοένα αυξανόμενη κάλυψη τακτικών δρομολογίων. Και με την κυψέλη καυσίμου ως σύστημα αύξησης της αυτονομίας, θα μπορούν να εξυπηρετούνται σχεδόν όλα τα δρομολόγια. Επειδή ο εξηλεκτρισμός των στόλων λεωφορείων θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο των οργανισμών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, η Daimler Buses βρίσκεται στο πλευρό των πελατών της, για να τους βοηθά να κατανοούν το σύστημα ηλεκτρικής κινητικότητας συνολικά μέσα από μία ολιστική συμβουλευτική προσέγγιση. Επιπλέον, η μάρκα Thomas Built Buses λανσάρει ένα ηλεκτρικό σχολικό λεωφορείο μαζικής παραγωγής για την αμερικανική αγορά.

Συστήματα κίνησης υδρογόνου

Η Daimler ασχολείται με τις τεχνολογίες συστημάτων κίνησης υδρογόνου εδώ και περισσότερα από 30 χρόνια. Μέχρι σήμερα, τα οχήματα με κυψέλη καυσίμου της εταιρείας έχουν διανύσει πολλά εκατομμύρια χιλιόμετρα, αποδεικνύοντας την εμπορευσιμότητα αυτού του συστήματος κίνησης. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν πολύ συγκεκριμένες προκλήσεις στον κλάδο των επαγγελματικών οχημάτων, όπως η διάρκεια ζωής και το ωφέλιμο φορτίο. Οι τεχνολογίες ηλεκτρικών συστημάτων κίνησης και συστημάτων κίνησης υδρογόνου προσφέρουν διαφορετικά πλεονεκτήματα ανάλογα με τον σκοπό που εξυπηρετούν και, συνεπώς, αλληλοσυμπληρώνονται. Το καθοριστικό κριτήριο για τους πελάτες φορτηγών και λεωφορείων είναι το συνολικό κόστος κύκλου ζωής.



"Vision F-Cell": πρωτότυπο με κυψέλη καυσίμου

Με το "Vision F-Cell", η Daimler Truck AG ενισχύει ακόμα περισσότερο τη δραστηριοποίησή της στον τομέα του υδρογόνου. Η μάρκα FUSO χρησιμοποιεί αυτό το πρωτότυπο, για να δοκιμάσει τις δυνατότητες της τεχνολογίας κυψελών καυσίμου σε διάφορα επαγγελματικά οχήματα. Το σύστημα κίνησης του φορτηγού 7,5 τόνων αποδίδει μέγιστη ισχύ 135 kW. Η αυτονομία αγγίζει τα 300 χιλιόμετρα. Ουσιαστικά, η αρχιτεκτονική του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης "Vision F-Cell" είναι παρόμοια με αυτή ενός ηλεκτρικού φορτηγού με μπαταρία, πέρα από τη σημαντικά μικρότερη ισχύ της μπαταρίας και τα πρόσθετα ρεζερβουάρ υδρογόνου.

Εργοστάσια παραγωγής με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα στην Ευρώπη έως το 2022 – θα ακολουθήσουν όλα τα υπόλοιπα εργοστάσια

Επιπλέον, η Daimler Truck AG προετοιμάζει το έδαφος για "πράσινη" παραγωγή στη Γερμανία και την Ευρώπη: έως το 2022, όλα τα εργοστάσια στη Γερμανία και στην Ευρώπη προγραμματίζεται να έχουν επιτύχει τροφοδοσία ενέργειας με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, ενώ θα ακολουθήσουν όλα τα υπόλοιπα εργοστάσια. Συγκεκριμένα, αυτό σημαίνει ότι τα υφιστάμενα εργοστάσια φορτηγών και λεωφορείων θα τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια μόνο από ανανεώσιμες πηγές.

[Διαβάστε το άρθρο στο Capital.gr](#)