

INNOWACJE „MADE IN HOLLAND”



HOLENDRSKI PRODUCENT INSTALACJI GAZOWYCH PRINS, POZOSTAJĄCY W OSTATNICH LATACH MNIEJ LUB BARDZIEJ W UKRYCIU, WYKONAŁ DO DNIA DZISIEJSZEGO OGROMNY INNOWACYJNY SKOK. CZY TO W TECHNOLOGII BEZPOŚREDNIEGO WTRYSKU, MIESZANEGO TRYBU PRACY SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH, CZY TEŻ W KWESTII ZASTOSOWAŃ LNG - WE WSZYSTKICH TYCH DZIEDZINACH PRINS JEST PIERWSZOLIGOWYM GRACZEM. GŁÓWNY INŻYNIER BAS TEN BROEKE I KIEROWNIK DS. SPRZEDAŻY SVEN BAKKES ROZMAWIALI O ROZWOJU FIRMY Z EINDHOVEN Z CZAS NA GAZ!

/ Czas na Gaz!: Zasilanie LPG nowoczesnych silników z wtryskiem bezpośrednim, w których gaz wtryskiwany jest w fazie ciekłej do komory spalania (przy ciśnieniu od 20 do 250 bar), to „wyższa szkoła jazdy”, jeśli chodzi o instalacje gazowe. Czy jest Pan przekonany, że ta technologia będzie dominować na dłuższą metę?

Bas ten Broeke: Prins ma już około pięć lat praktycznego doświadczenia w stosowaniu technologii DLM (Direct LiquiMax) i oferuje obecnie zestawy do konwersji dla najbardziej popularnych wersji silnikowych. Wyniki, które udało nam się osiągnąć w zakresie zużycia paliwa i emisji, jak również trwałość poszczególnych elementów przekroczyły nasze oczekiwania. Dlatego jesteśmy przekonani, że ta technologia zwycięży w praktyce, zwłaszcza w górnym segmencie, tj. począwszy od silników trzycylindrowych po dwunastocylindrowe.

/ Czas na Gaz!: Krytycy tej technologii, nadal uważają, że konwersja jest zbyt kosztowna.

Sven Bakkes: Pracujemy nad trwałą redukcją kosztów. Kiedy technologia ta zostanie już wprowadzona na dobre, będziemy mogli obniżyć koszty dzięki zastosowaniu masowej produkcji. Ponadto, nasi inżynierowie pracują nad uzyskaniem wysokiego poziomu prefabrykacji tak zwanych „zestawów dedykowanych”, które zmniejszają czas montażu w specjalnych warsztatach, gdzie pracownicy są przeszkoleni w zakresie stosowania technologii DLM. Nawet obecnie, taki system może być zamontowany w czasie ośmiu godzin, jeśli specjalista w zakresie montażu instalacji posiada niezbędne doświadczenie.

/ Czas na Gaz!: Czy producenci samochodów rozpoznają już firmę Prins?

Sven Bakkes: Realizujemy obecnie kilka projektów międzynarodowych, które dobiegają końca. Proszę wybaczyć, ale nie możemy ich jeszcze ujawnić. Wkrótce jednak usłyszycie Państwo o nich co nieco.

Bas ten Broeke: Systemy DLM (Direct LiquiMax, przyp.red.), przy udziale producenta OEM dostosowane są do konkretnego pojazdu i rodzaju silnika, co jest oczywiście szczególnie interesujące.

Właśnie wtedy, gdy mamy możliwość skorzystania z wiedzy i danych producenta, możemy zastosować ekonomiczne rozwiązania na poziomie standardów OEM. Pracujemy już nad takimi projektami w Europie i Korei Południowej.

/ Czas na Gaz!: Z powodzeniem radzicie sobie również w innych obszarach biznesowych. Na przykład, w konwersji ciężkich pojazdów na LPG i CNG.

Bas ten Broeke: Połączenie zasilania olejem napędowym z LPG i CNG poza Europą jest poważnym wyzwaniem. Opracowaliśmy już odpowiednie zestawy i są one w użyciu na całym świecie.

Sven Bakkes: W Anglii, Belgii, Niemczech, USA, Kanadzie i naturalnie również w Holandii, wykorzystywana jest już pokaźna liczba naszych instalacji do silników wysokoprężnych, pracujących w trybie mieszanym. Popyt ciągle rośnie.

/ Czas na Gaz!: A LNG?

Sven Bakkes: To jest przyszłość. Uruchomiliśmy kilka projektów do konwersji silników ciężarówek na LNG.

Bas ten Broeke: Może powiemy nieco o naszym doświadczeniu z CNG. Obecnie, wraz z holenderskim producentem samochodów ciężarowych, pracujemy nad ciekawym rozwiązaniem, w którym producent wspiera nas danymi z jednostki sterującej silnika wysokoprężnego. Również ten projekt jest obecnie na ukończeniu. Dalekosiężne korzyści i stosunkowo mała interwencja w tryb pracy silnika w porównaniu do czystych silników CNG czyni ten projekt, również z perspektywy kosztów, ciekawym rozwiązaniem biznesowym.

/ Czas na Gaz!: Dziękujemy za rozmowę.

Wolfgang Kröger



Główny inżynier firmy Prins Bas ten Broeke i kierownik ds. sprzedaży Sven Bakkes w rozmowie z Czas na Gaz!

ALTERNATIVE FUEL SYSTEMS
Prins