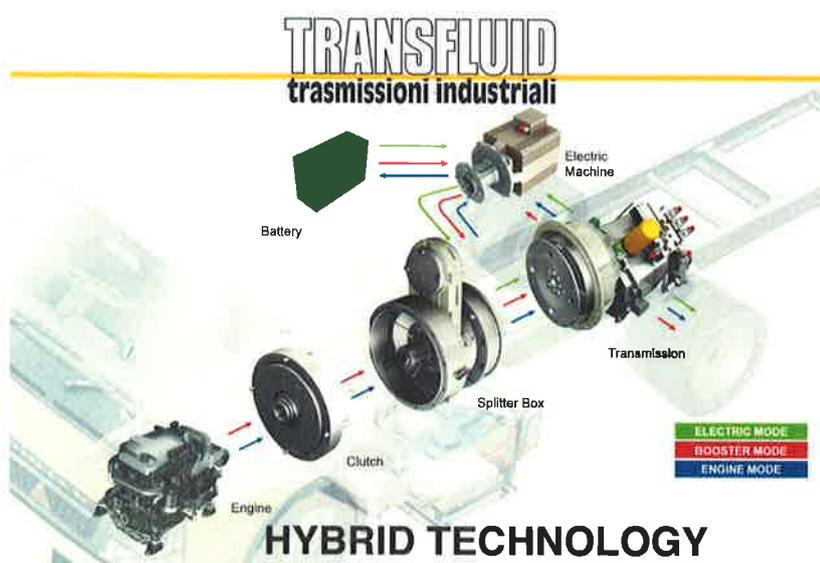


DIESEL Web

HOME PRIMO PIANO AUTOMOTIVE INDUSTRIALI STAZIONARI MARINI COMPONENTI

UOMINI&AZIENDE EVENTI IN VETRINA INTERVISTE 

Sistemi Transfluid, da diesel a ibrido. Con flessibilità



Transfluid, una vecchia conoscenza di DIESEL. Prendi un veicolo omologato come diesel o benzina. Immagina che l'introduzione di restrittivi limiti alle emissioni ne ostacoli l'utilizzo nei centri urbani. Qual è la soluzione, senza dover buttare il veicolo e correre in concessionaria ad acquistare un mezzo "pulito"? Applicarvi in retro-fit un **sistema di trazione elettrico o ibrido**, con un motore elettrico pronto a prender il posto dell'endotermico ogni volta che il guidatore lo voglia. La realizzazione di simili sistemi è la mission di Transfluid.

Transfluid, in attività dal 1957

L'azienda ha alle spalle sessant'anni di attività nell'ambito delle trasmissioni industriali, con base in quel di Milano. Nel catalogo fanno bella mostra di sé **giunti idrodinamici, variatori di velocità, freni, frizioni, cambi di velocità, accoppiatori, giunti elastici e macchine elettriche**. Cinque le filiali di vendita fuori Italia per una realtà dal respiro internazionale, presente direttamente in Cina, Francia, Germania, Russia e Stati Uniti. A chiudere il cerchio della presenza mondiale dell'azienda c'è un ufficio di rappresentanza in Brasile e gli accordi con 32 distributori in altrettanti paesi.



LIEBHERR

Discover our large diesel engines

Take a look >



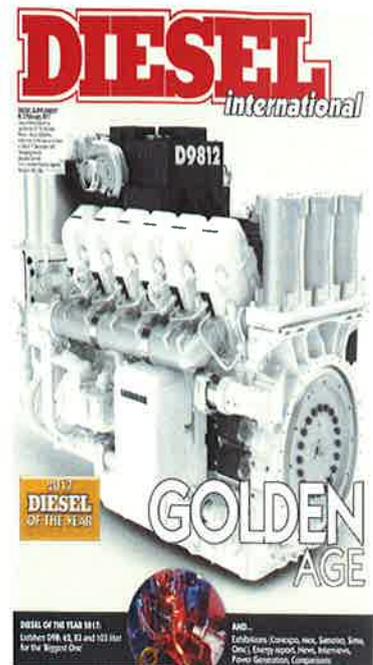
Scarica Diesel International

Da endotermico a elettrico in un batter d'occhio

Tornando al prodotto di punta di Transfluid, i moduli HM560, HM2000, HM3350, HM6300 e le trasmissioni HTM700 (per uso marino) e HTV700 (per uso terrestre) sono venuti al mondo per affiancarsi a motori endotermici e mettere a disposizione dell'utente un'alternativa a zero emissioni di rapida attivazione. Il funzionamento del sistema dipende da una frizione a comando idraulico o pneumatico che si fa carico di "sganciare" il motore endotermico dalla trasmissione, dando il via libera all'**utilizzo del motore elettrico installato all'uopo in funzione di propulsore**. Durante il funzionamento tradizionale, il motore elettrico si occupa di ricaricare le batterie. Ma **elettrico ed endotermico possono anche lavorare congiuntamente**: è il caso della modalità "booster", che porta con sé il virtuoso risvolto di un aumento di potenza senza crescita dei consumi. I moduli ibridi HM possono essere accoppiati a motori fino a 830 cavalli (610 chilowatt) che abbiano una campana ed un volano SAE ed a qualsiasi tipo di organo di trasmissione che anch'esso segua lo standard SAE. La "macchina elettrica" (fino a 75x2 kW = 100x2 hp) con la duplice funzionalità di motore elettrico in modalità elettrica e di generatore in modalità termica, nel modello HM560 può essere ruotata di 360° in modo da consentire la migliore posizione all'interno del veicolo o dell'imbarcazione. Le trasmissioni ibride HTM700 e HTV700 prevedono che la potenza del motore endotermico possa arrivare a 95 kW o 127 hp per un veicolo e 140 kW o 187 hp nel caso di imbarcazione, mentre la macchina elettrica rimane la stessa del modello HM-560. A titolo di esempio, la casa fornisce indicazioni di un'operazione di installazione di sistema ibrido su un autocarro Jac Hfc 1035 alimentato con Vm R 754 EU5 Turbo diesel common rail da 4 cilindri, in grado di 101 cavalli (74,3 kW). Gli è stato affiancato un sistema ibrido HTV700 et voilà: spazio a un veicolo ibrido trasformato.

maggio 2nd, 2017 | AUTOMOTIVE-HOME

Share This Story, Choose
Your Platform!



NUMERO DEL MESE



ABBONATI
ALLA RIVISTA

Seguici su
Facebook



Mi piace questa Pagina , Condi

Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici

