**Starship – futurystyczna ciężarówka umożliwia zwiększenie efektywności przewozu jednostki ładunku o 248%**

**Warszawa, 15 czerwca 2018 – Dział olejowy Shell oraz AirFlow Truck Company
ogłosiły wyniki jazdy testowej ekonomicznej i ekologicznej ciężarówki Starship,
która miała miejsce w Stanach Zjednoczonych na trasie o długości ponad 3700 kilometrów.**

Efektywność przewozu jednostki ładunku[[1]](#footnote-1) wyniosła litr na 68,9 tonokilometrów (galon
na 178,4 tonomil)[[2]](#footnote-2) – co jest wynikiem aż 2,5-krotnie lepszym w stosunku do średniej
w Ameryce Północne, która wynosi litr na 27,8 tonokilometrów (galon na 72 tonomil)[[3]](#footnote-3).

Całkowite średnie zużycie paliwa przez Starship wyniosło litr na 3,8 km (galon na 8,94 mil),
co jest wynikiem znacznie lepszym niż średnia dla Stanów Zjednoczonych - wynosi on litr
na 2,7 km (galon na 6,4 mil).[[4]](#footnote-4) Całkowita masa samochodu ciężarowego Starship i ładunku wynosiła około 33.112 kg (73.000 funtów[[5]](#footnote-5)), a masa ładunku 18.098 kg (39.900 funtów[[6]](#footnote-6)). Ładunek zawierał ekologiczny materiał, który zostanie wykorzystany przy budowie sztucznej
rafy koralowej u wybrzeży Florydy.

„Pojazd Starship ma szansę zrewolucjonizować rynek transportu towarowego w zakresie efektywności energetycznej. Zastosowaliśmy w nim dostępne na rynku najnowocześniejsze technologie, innowacyjne rozwiązania projektowe oraz oleje silnikowe niskiej lepkości,
aby dowieść, że sektor transportowy może zmniejszyć zużycie paliwa potrzebnego
do przewozu ciężkich ładunków, a w rezultacie obniżyć poziom emisji dwutlenku węgla“ - powiedział **Robert Mainwaring, menedżer ds. innowacyjnych technologii w Shell Lubricants** - „Choć najłatwiej byłoby powiedzieć, że projekt Starship odniósł wielki sukces,
to wiemy, że możemy zrobić jeszcze więcej. Dlatego dalej będziemy pracować
nad zwiększeniem efektywności energetycznej w transporcie oraz prowadzić otwarty dialog
w zakresie nowych możliwości dla tego sektora” – dodał.

„Dział olejowy Shell nie wybrał najłatwiejszej drogi, aby osiągnąć najlepsze efekty podczas pierwszej jazdy Starship. Pojazd miał nie tylko pokonać dłuższy dystans, ale także przewieźć znacznie cięższy ładunek, niż wskazują średnie w Stanach Zjednoczonych dla samochodów ciężarowych. Do tego doszło zastosowanie nowoczesnych technologii, których część nie była wcześniej testowana w różnych warunkach drogowych i pogodowych. Mieliśmy niezwykłą okazję zobaczyć, jak idea przeradza się w realne rozwiązanie, a także uczestniczyć w jeździe próbnej by pomóc zweryfikować uzyskanie wyniki. “ - skomentował **Mike Roeth, Dyrektor Wykonawczy North American Council for Freight Efficiency.**

Imponujący wynik w zakresie efektywności przewozu jednostki ładunku uzyskany został
dzięki połączeniu technologii produkcji środków smarnych Shell, z ulepszoną aerodynamiką (uzyskaną m.in. dzięki indywidualnie zaprojektowanej kabinie z włókna węglowego
i pełnym spojlerom bocznym wzdłuż naczepy), z silnikiem Cummins X-15 Efficiency i oponami o niskich oporach toczenia oraz strategii inteligentnej jazdy. W pojeździe wykorzystano
w pełni syntetyczny olej Shell o niskiej lepkości do wysokowydajnych silników, zapewniający ochronę przed zużyciem, powstawaniem osadów i rozkładem oleju. Zastosowany
środek smarny charakteryzuje się taką samą lepkością, jak Shell Rimula Ultra E+ i jest obecnie testowany przez producentów OEM na całym świecie.

Eksperci oszacowali, że jeśli wszystkie dwa miliony samochodów ciężarowych jeżdżących
po drogach w Stanach Zjednoczonych[[7]](#footnote-7) osiągnęłyby ogólne zużycie paliwa i efektywność przewozu jednostki ładunku na poziomie uzyskanym przez Starship, roczna emisja CO2 zmniejszyłaby się o 229 mln ton[[8]](#footnote-8). Pomiary te zostały zweryfikowane przez North American Council for Freight Efficiency (Północnoamerykańską Radę Efektywności Transportu Towarowego), z wykorzystaniem pokładowego systemu telematycznego.

**Historyczny przejazd**

Test Starship to pierwszy w historii Stanów Zjednoczonych przypadek, kiedy prototyp pojazdu ciężarowego klasy 8[[9]](#footnote-9) przejechał trasę ,,od wybrzeża do wybrzeża”, pokonując ponad
3.700 kilometrów (2.300 mil) oraz realizując jednocześnie przewóz ładunku w rzeczywistych warunkach drogowych. Podróż rozpoczęła się w San Diego w Kalifornii i zakończyła się
w Jacksonville na Florydzie. Trasa ta znana jest pod nazwą Christopher Columbus Transcontinental Highway (Transkontynentalna Autostrada im. Krzysztofa Kolumba)
i jest czwartą co do długości autostradą międzystanową w Stanach Zjednoczonych. Podróż trwała od 18 do 24 maja 2018 r. Pojazd zatrzymywał się po drodze, aby zespół
mógł porozmawiać z lokalnymi amerykańskimi kierowcami samochodów ciężarowych
i innymi osobami na temat możliwości obniżania kosztów transportu, redukcji emisji spalin
oraz zwiększania efektywności paliwowej.

Projekt Starship jest kolejnym krokiem w drodze do zaspokojenia ogólnoświatowej potrzeby oszczędzania energii. Więcej informacji na temat projektu Starship można śledzić na stronie [www.shell.com/starship](http://www.shell.com/starship)

**O Shell**

Shell jest wiodącym globalnym dostawcą środków smarnych dla samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i maszyn przemysłowych. Najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne powstają w trzech głównych centrach badawczo-rozwojowych w Hamburgu, Szanghaju i Houston. Shell produkuje oleje w 40 blendowniach, a smary w 10 zakładach produkcyjnych na świecie, na bazie oleju powstałego z gazu naturalnego, w największej instalacji petrochemicznej zlokalizowanej w Katarze. Niezmiennie od 11 lat Shell zajmuje pierwsze miejsce wśród dostawców środków smarnych na świecie (źródło: Kline&Company).

**Dodatkowe informacje:**

Justyna Goraj, justyna.goraj@shell.com, tel. 606-670-064

Natalia Korniluk, n.korniluk@contrust.pl, tel. 530-442-233

1. Efektywność przewozu jednostki ładunku jest uważana za najbardziej miarodajny wskaźnik do oceny ilości energii potrzebnej do przemieszczenia ładunku z punktu A do punktu B, ponieważ łączy on masę przemieszczanego ładunku z ilością zużytego paliwa. [↑](#footnote-ref-1)
2. Efektywność przewozu jednostki ładunku oblicza się, dzieląc przebytą odległość przez ilość zużytego paliwa i mnożąc wynik przez masę ładunku. [↑](#footnote-ref-2)
3. Raport NACFE „Run on Less“ str. 34, <https://nacfe.org/run-on-less-report/> [↑](#footnote-ref-3)
4. Raport NACFE „Run on Less“ str. 34, <https://nacfe.org/run-on-less-report/> [↑](#footnote-ref-4)
5. Łączna masa samochodu ciężarowego i ładunku jest o 18% większa niż średnia masa całkowita pojazdu, wynosząca 57.000 funtów (25.855 kg) dla pojazdu ciężarowego klasy 8 do jazdy po drogach, zgodnie z amerykańską klasyfikacją (Zasada EPA NHTSA GHG) [↑](#footnote-ref-5)
6. Jest to masa o 60% większa niż średnia masa ładunku w Stanach Zjednoczonych, która wynosi 22.500 funtów (10.206 kg). Źródło: dane i raporty North American Council For Freight Efficiency [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://www.truckinfo.net/trucking/stats.htm> [↑](#footnote-ref-7)
8. Redukcja emisji CO2 w ujęciu rocznym obliczona przy założeniu, że efektywność przewozu jednostki ładunku wszystkich samochodów ciężarowych w Stanach Zjednoczonych byłaby taka sama, jak efektywność Starship, przyjmując mniejszą liczbę pojazdów w celu uwzględnienia większego obciążenia. Wartości emisji CO2 odnoszą się do emisji ze spalania tylko oleju napędowego, przy standardowym poziomie emisji wynoszącym 22,4 funta CO2 na galon amerykański oleju napędowego. [↑](#footnote-ref-8)
9. Zgodnie z klasyfikacją Federalnej Administracji Autostrad Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych, samochód ciężarowy klasy 8 jest ciężkim pojazdem ciężarowym. Ta stosowana w Stanach Zjednoczonych klasyfikacja oparta jest na kryterium masy całkowitej pojazdu i obejmuje klasy od 1 do 8. [↑](#footnote-ref-9)