

Az Audi jegeli az A2-es fejlesztését

Az Audi felfüggesztette a 2005-ben utód nélkül kivonuló A2-es felfrissített, elektromos verzióját, melyet az eredeti tervek szerint 2015-ben dobtak volna piacra. Az R8 E-Tron után ez már a második elektromos autó projekt, amit jegelnek a gyárnál. Nem mondhatjuk, hogy ez meglepetés, hiszen az 1999 és 2005 között gyártott, korát megelőző, alumínium térvázis karosszériával készült modell eladási mutatói jócskán alulmúlták a várakozásokat. Ez főképp a kis mérethez és kevés extrához képest elkért nagy árnak tudható be. Az 2011-es IAA-n bemutatott koncepcióautó a 115 lóerős teljesítményű elektromos hajtáslánccal még ennél is drágább lenne, ami azt jelentené, hogy az európai piacon eladhatatlan lenne. A másik probléma az elektromos mobilitással a kiépítetlen töltőhálózat és a rövid hatótávolság. Már eltelt pár év az első elektromos autók megjelenése óta és a statisztikák elég negatív képet festenek: a Nissan Leaf eladási adatai az elektromos mobilitás szempontjából kiemelkedő USA-ban sem teljesítették az elvárásokat, hiszen még évi 10 000 darabot sem sikerült eladni. Egyre inkább úgy tűnik, hogy az Audi halogtja az elektromos autók piacra dobását addig, amíg úgy nem ítélik, hogy a technológiára van kereslet és megfelelően kiépített infrastruktúra. Addig más alternatív megoldásokra fektetnek nagyobb hangsúlyt, mint például az előző számunkban bemutatott e-gas telep és a TCNG motorok. Az A2 fejlesztési eredményeit azonban nem dobják kukába, amint a piaci helyzet igazolja a létjogosultságát ismét előveszik őket, addig pedig a tapasztalatokat felhasználják a többi modell fejlesztésénél.

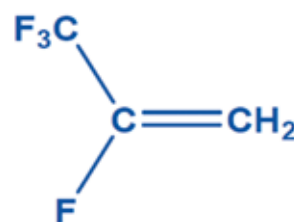
Ó. P.



Nincs halasztás, jön az R-1234yf

Az Európai Bizottság nem ad türelmi időt a német autógyártóknak az új légkondicionáló-hűtőközeg, az R-1234yf bevezetésére, amit idén január óta kötelező használni. A Daimler indította el a tiltakozását tavaly szeptemberben arra hivatkozva, hogy az ütközési teszt során a B-osztály új klímagázzal szerelt autóiból 20-ból 20 úgy sérült, hogy az új hűtőközegre visszavezethető okból kigyulladt. Az ütközési teszten az új gáz kiszivárogha a zárt rendszerből és érintkezve a forró motorral lángra lobbant és hidrogén-fluorid szabadult fel az égés során, ami különösen veszélyes az ember nyálkahártyájával érintkezve, akár halálos

is lehet nagyobb mennyiség belélegzése. Az új hűtőközeget gyártó Honeywell és DuPont természetesen több éven át, független tesztekkel végzett kísérletekkel és vizsgálatokkal igazolta, hogy termékük nem veszélyes és azzal vádolták a német autógyárat, hogy a nagyobb költségek miatt nem szeretnék áttérni az R-123a-ról az R-1234yf-re. Közben a VW jelezte, hogy kiállnak a Daimler mellett, így az ügy bonyolódott, több autógyár is saját vizsgálatokba kezdett az új anyaggal. Közben a Toyota jelezte az Európai Bizottságnak, hogy nem találtak biztonsági problémákat az R-1234yf-fel kapcsolatban.



2,2,2,3 tetrafluor-opropane, azaz a F1234yf jelű hűtőközeg

Az Európai Bizottság azért is sürgette az új közeget bevezetését, mert azt egy uniós direktíva miatt kellett kifejleszteni, amely szerint csak olyan közeget használhatók, aminek a GWP (Global Warming Potential) értéke, vagyis a globális felmelegedést segítő hatását reprezentáló mértéke 150 alatt van. Az R-1234yf GWP-értéke 4, ami 99,7%-kal kisebb, mint az eddig alkalmazott R-123a negatív környezeti hatása. Az érvelések és újbóli vizsgálatok után az Európai Bizottság úgy látta, hogy nincs miért helyt adni a Daimler időkérésének, így már nem állhat semmi az R-1234yf térhódításának útjába.

Ó. P.

Mercedes B osztály ütközési tesztje

