

Minden kezdet nehéz

Mercedes Benz Citan

A Mercedes a Renault-val együttműködve fejlesztette a Citant és a Kangoo-val közös gyártósoron gyártják.

Műszaki jellemzőiben a Citan eltér a Renault Kangootól: a mercedesessé alakított fronton kívül egyedi belső teret, a márkára jellemző kezelőszerveket és saját fejlesztésű futóművet kapott. A gyártás minőségét a Mercedes mérnökei folyamatosan felügyelik, hogy ebben a szegmensben is egy felsőbb kategóriát képviselhessenek. Az együttműködés hatalmas gazdasági előnyöket jelent mindkét félnek, hiszen a Renault a nagyobb gyártási darabszám miatt, a Mercedes a fejlesztési költségek csökkentése révén nyert az üzletben, a végeredmény pedig két, gyökereiben egyforma, nagymértékben variálható és sokoldalú, mégis különböző modell. A Citan 5 különböző kialakításban rendelhető:

- 3 méretben kapható zárt áruszállító,
- a variálható, 5 üléses Mixto
- és a Citan Kombi.



A variálhatóságot növeli a 3 teljesítményszintben (75–110 LE) kapható OM607 jelű turbódízel motorcsalád – ami valójában a Renault 1,5 dci motorja – és az 1,2 liter lökettérfogatú, 114 lóerős, M 200.71 típusú turbóbenzin. A legerősebb dízelmotorhoz hatfokozatú váltó tartozik.

Épp, hogy rendelhető lett hazánkban a modell, és megtartották a bemutatóját április 19-én Budaörsön, máris negatív hírek érkeztek a Mercedes hézagkitöltő modelljéről. Az Euro NCAP töréstesztben csak 3 csillagot kapott a lehetséges 5-ből, mert a függönylégzsákok nem csökkentik elegendő mértékben a sérülésveszélyt. Természe-

tesen a gyártó azonnal reagált, és mind a 3500 eddig eladott függönylégzsákos Citant visszahívták, hogy kicseréljék a kérdéses légzsákokat. A gyártósoron már váltottak, a most készülő modellekbe már az új légzsákmodul kerül.

A Mercedes biztosan nem így képzelte az új modell bevezetését, főleg, mert nagy hangsúlyt fektettek a Citan biztonsági rendszereire: adaptív ESP-vel látták el a járművet, ami figyelembe veszi a terheltséget is, emellett összekapcsolja a blokkolásgátlót, az elektronikus fékerelosztást, a motor féknyomaték-szabályozását és a kipörgésgátlót.

ŐRI PÉTER

Integrált gyorsöltő a Volvo C30-ban

A Volvo a Siemensszel együttműködve finomított az elektromos autóján, a C30-on. Az új generáció modelljének, a járműbe integrált gyorsöltőnek köszönhetően, kevesebb időt kell az aljzatra csatlakoztatva eltölteni, az új elektromotor pedig erősebb, dinamikusabb elődjénél.

Nyáron indul egy tesztprogram, amely keretében száz újgenerációs Volvo C30-at adnak bérbe Európában a kiválasztott ügyfeleknek, hogy bizonyítsák, hogy a hétköznapi közlekedésben is van létjogosultsága az elektromos autóknak, nem csak az elméletekben. Háromfázisú csatlakozó esetén másfél óra alatt képes feltölteni az akkumulátor, így – a gyártó adatai szerint – 164 km-t képes megtenni további töltés nélkül. És ami a városi közlekedésben talán még fontosabb, hogy

10 percnyi töltéssel 20 km hatótávolság érhető el. Háztartási hálózatra kötve továbbra is 8–10 órás töltés szükséges a maximális hatótávolság eléréséhez. A technológiával a Volvo függetleníteni tudja magát a töltőállomások kiépítettségétől, illetve azok műszaki szintjétől. Ezen kívül hozzájárul az elektromos töltőállomások lefedettségének növeléséhez, hiszen így olcsóbb töltőket alkalmazhatnak. Az előbb említett előnyök miatt hasonló fedélzeti gyorsöltő rendszert fejleszt a Smart és a Renault is. (Ide illő hír: a Renault befejezte a csereakkumulátoros rendszer fejlesztési projektjét. Ezt a rendszert nem ítélték tömeges méretekben megvalósíthatónak.)

A Volvo és a Siemens 2011-ben kezdődött együttműködésének másik gyümölcse a 89 kW-os, 250 Nm leadására képes elektromotor, amivel a kis háromajtós 5,9 s alatt gyorsul 0-ról 70 km/óra.



A két cég együttműködése tovább folytatódik a személyautók elektromosításának lehetőségeit kutatva, de a hangsúly a közeljövőben a tisztán elektromosról a hibrid hajtásláncokra helyeződik át.

Ő. P.