

Bécsi Motorszimpózium

Bosch: a járművek tüzelőanyag-fogyasztása tovább csökkenthető

A Bosch, a különböző technológiák és szolgáltatások vezető nemzetközi szállítója bízik abban, hogy az Európai Unió gépjárműflottákra vonatkozó, kilométerenként 95 gramm szén-dioxid-kibocsátási célkitűzése műszakilag megvalósítható. „Folyamatosan innovatív megoldásokon dolgozunk, hogy a motorokat valamennyi járműkategóriában fejlesszük. Lehetségesnek tartjuk a tüzelőanyag-fogyasztás további csökkentését, de bizonyos esetekben ez jelentős többletköltségekkel járhat” – mondta Dr. Volkmar Denner, a Robert Bosch GmbH igazgatótanácsának elnöke, a kutatás-fejlesztési terület felelőse a 2013-as Bécsi Motorszimpóziumon. „Úgy gondoljuk, elengedhetetlen, hogy az erőtávíteli rendszer további fejlesztéseit költség-haszon szempontból vizsgáljuk” – tette hozzá a szakember.

A Bosch műszakilag minden járműszegmensben lehetségesnek tartja a szén-dioxid-kibocsátás további csökkentését, ami segít a környezet megóvásában és az erőforrások megőrzésében. A legújabb technológiával felszerelt kompakt autók már ma is teljesítik az EU célszámait: a szegmens legmodernebb dízelmotor-

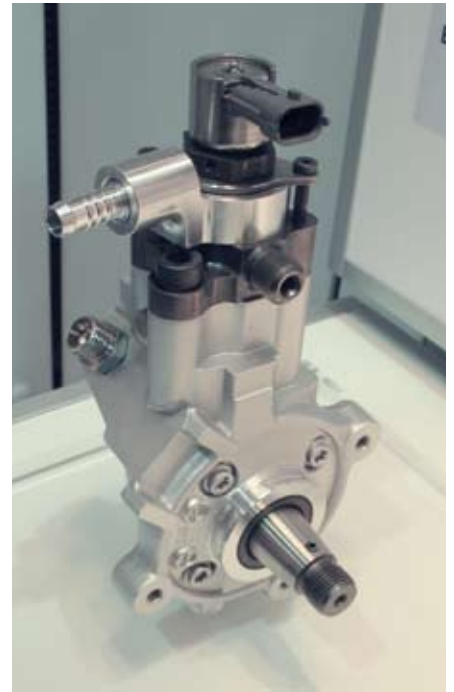


Bosch CRS2 common rail mágnesester-cses injektorok moduláris rendszere

jai mindössze 81 gramm szén-dioxidot, míg benzines megfelelőjük 99 gramm szén-dioxidot bocsátanak ki kilométerenként. A kompakt autók esetében a 2020-ra meghatározott kibocsátási célértékek elérése karnyújtásnyira van, egyes esetekben már megvalósult, és a motorok folyamatos fejlesztése még tovább csökkentheti az értékeket.

Különösen a középkategóriában fontos tényező az ár

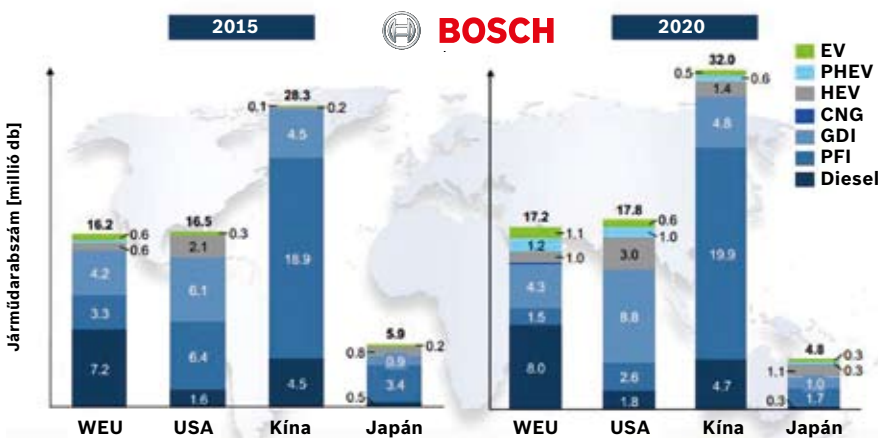
A Bosch ezért ebben a szegmensben azon dolgozik, hogy a motorok tisztábbak és hatékonyabbak legyenek, de egyben megfizethetőek is maradjanak. Ehhez új elemekre van szükség. Olyan rendszerekre például, amelyek képesek hatékonyan visszanyerni a fékenergiát, ezzel kismértékben villamosítva a hajtásláncot. További erőfeszítésekkel még a középkategóriában is elérhető lesz az EU 2020-ra kitűzött igen ambiciózus célja. Jelenleg e kategória modern dízelmotorjainak szén-dioxid-kibocsátása 105 g/km, a modern benzinmotoroké pedig 115 g/km.



A plug-in hibrid rendszerek még jobban felértékelik a prémiumszegmenst

A kompakt és a középkategóriás járművek ezen fejlesztései sok autógyártó számára előnyösek. Minél gazdaságosabbak egy járműflotta nagyobb részét kitevő kompakt modellek, annál jobban tudják ellensúlyoz-

2015-ben és 2020-ban várhatóan értékesítendő személy- és kishasznógépjárművek darabszáma az erőforrás fajtája szerinti megoszlásban



Jelmagyarázat: WEU – EU 15 országa + Norvégia és Svájc, Luxemburg nélkül, PFI – Otto-motor, szívócső-befecskendezés, GDI – Otto-motor közvetlen befecskendezés, CNG – Otto-motor sűrített földgáz tüzelőanyag, HEV – hibrid hajtás, PHEV – hálózati is tölthető hibrid hajtás, EV – tisztán elektromos hajtás

ni a szabadidőautók (SUV-ok) kibocsátását. A prémiumkategóriában már nem elég optimalizálni a belső égésű motorokat a szén-dioxid-kibocsátási célértékek eléréséhez. További megtakarítások érhetők el a menetellenállás és a tömeg csökkentésével. Autóipari beszállítónak a Bosch jelenleg olyan hatékony plug-in hibrid rendszerek kifejlesztésén dolgozik, amelyekkel lehetővé válik akár 60 kilométeres távolság megtétele is kizárólag elektromos hajtással. Ilyen rendszerek alkalmazásával még egy szabadidőautó (SUV) szén-dioxid-kibocsátása is csökkenthető. Ez ugyanakkor azt is jelenti, hogy az érintett járműkategória drágább lesz. Másrészt a plug-in hibrid rendszerek olyan extra funkciókat kínálnak, amelyek még jobban felértékelik a prémium szegmenst. Egy ilyen hajtáslánccal felszerelt autó elektromos üzemmódban szinte hangtalanul jár, hatótávolsága ennek ellenére megegyezik egy belső égésű motorral rendelkező autójával. A feltöltő funkciónak



Bosch-Mahle VTG turbófeltöltő

köszönhetően a kiegészítő elektromos hajtáslánc nyomatéka még élvezetesebbé teszi az autó vezetését.

CNG-rendszerek

A hajtáslánc villamosításán felül a Bosch lehetőséget lát arra, hogy minden járműkategóriába gazdaságos CNG-motor kerüljön. „A CNG-rendszerek kis többletköltséggel már ma is csökkenthetik a szén-dioxid-kibocsátást. Ezen a területen a Bosch alkatrészek műszaki szempontból vezető szerepet töltenek be” – mondta Denner. „A gázüzemű járművek piaci térnyerésének növeléséhez azonban az infrastruktúra jelentős bővítésére van szükség.” A világ vezető autóipari beszállítójaként a Bosch olyan rendszerek és alkatrészek széles skáláját kínálja, melyek hozzájárulnak az erőforrások megőrzéséhez és az energiahatékonyság növeléséhez. 2012-ben 31,1 milliárd eurós árbevételével a gépjárműtechnika üzletág adta a Bosch teljes árbevételének 59%-át. Ebben az üzletágban mintegy 177 000 munkatárs dolgozik világszerte, közülük 33 000-en (!) fejlesztőmérnökként.

(SAJTÓINFORMÁCIÓ)

Diesel egyesületi meghívó

„... azok az emberek, akik azonos irányba tartanak, gyorsabban jutnak el céljukhoz, mint azok, aki teljesen egyedül próbálják meg azt.”

A Diesel Egyesület következő összejövetelét az Autonet Mobility Show-n tartja, melyre az egyesületi tagokat és minden érdeklődőt szeretettel vár.

Az összejövetel helye: SYMA rendezvényközpont, Róma konferenciaterem

Időpont: 2013. június 1. 9.30 – 12.30

A Mobility Show-n és az egyesületi rendezvényen a részvétel ingyenes.

Előadások:

Mérőolaj minőségének hatása a tesztértékekre és berendezésekre

Előadó: Ruzsa János – AUTONET Import Magyarország Kft., vezető oktató

Tehergépjárművek motorjainak jövőbeli emissziós rendszerei

Nem szakszerű Denso Dízel egység felújítás buktatói

Előadó: Kereszty Balázs – AUTONET Import Magyarország Kft., szakmai koordinátor

Új trendek az emissziós vizsgálatokban

Előadó: az AVL Hungary Technical Center Kft. munkatársa

A VW új TDI-motorja

Előadó: dr. Nagyszokoljai Iván, az Autótechnika főszerkesztője



Az előadásokat az egyesület zárt ülése követi, melyre az egyesületi tagokat várják.

TISZTELETTEL:
HORVÁTH TIBOR