

A tüzelőcella reménye

500 hidrogénkút Németországban



OMV hidrogénkút, 100 g hidrogén ára 0,9 €

A Daimler öt társ céggel 350 millió eurós beruházást tervez, hogy Európában a tüzelőcellás autók számára a hidrogéntankolási lehetőségeket megteremtse. Ezzel ennek a perspektivikus alternatív technikának a forgalomba kerülését lehetővé tegye. A „H2 Mobility” projektben társai, akivel a Daimler közös céget szándékozik alapítani az Air Liquide, a Linde, az OMV, a Shell és a Total. Messze néző terveik szerint 2023-ra Németországban 400, 2025-re 500 nyilvános hidrogén-tankállomás lesz. Ma – már vagy csak – 15 hidrogénkút van. Talán többen emlékeznek rá, hogy a BMW is nagy reményeket fűzött sok évvel ezelőtt a hidrogén tüzelőanyaghoz, de nem tüzelőcellában, hanem belső égésű motorban „elégelve”. Két „pilot” hidrogénkutat is létesítettek, hogy a BMW kriogén tartályába folyékony halmazállapotban tudják betölteni.

A Daimler ma egymilliárd eurót fordít tüzelő (anyag)cella fejlesztésére. 1994-ben mutatta be az első tüzelőcellás autóját. Ekkor még sem a környezetvédelem, sem az alternatív hajtás nem volt a gyártók és az olajmultik



Mercedes-Benz B-Klasse F-Cell (2010), a cég első sorozatgyártású tüzelőcellás modellje, teljesítmény 100 kW, maximális sebesség 170 km/h, hatótávolság 400 km

figyelmének a középpontjában. A „H2 Mobility” program, német állami támogatással, 2009 őszén vette kezdetét. Az elkövetkezendő tíz évben – ma úgy tervezik Németországban – meg kell szerezni, meg kell erősíteni a hidrogénautózásban az első helyet a világon. Erre az ipar, erős állami támogatással, euró milliárdokat szándékozik fordítani a NOW (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) keretein belül.



Mercedes-Benz NECAR 1 (1994), a cég első tüzelőcellás kísérleti járműve, teljesítmény 30 kW, maximális sebesség 90 km/h, hatótávolság 130 km

A tüzelőcella-fejlesztés nagyobb felat, és főleg nagyobb költség, minthogy azt egy cég vállalni tudja. A Daimler is társul a Nissannal és a Forddal. A célkitűzés az, hogy a tüzelőcellás erőforrással szerelt villanyautó ne kerüljön többre, mint egy mai dízelhibrid. Az első autót a Daimler–Nissan–Ford csoport 2017-ben kívánja piacra hozni. A Hyundai már elkészített egy kis szériát, a Toyota 2015-re ígéri a tüzelőcellás autóját, és a KIA, valamint a Honda is – sikeres korábbi eredményekre támaszkodva – erőteljesen fejleszt.

(Nszl)

DDR-Kultautó:

Még mindig 32 000 Trabant fut a német utakon

A német újraegyesítés után 23 évvel, még mindig nagyon sok Trabinak van érvényes forgalmi engedélye Németországban. A KBA legfrissebb adata szerint pontosan 32 500 papírjaguár- (német beceneve Rennpappe) tulajdonos használja nosztalgia kedvencét. A 26 lóerős ugyan már egyre ritkább, de a későbbi modellek köszönik, jól tartják magukat, karosszériájuk örök darab. 1993-ban még 920 000 volt forgalomban, elsősorban a keleti öt tartományban és Kelet-Berlinben.



A mai Trabik is jobbára a régi NDK országrészben lelhető fel. Szászország vezet, a maga 8600 egyedével. Mint tudjuk (és mondjuk a fiataloknak),



1991-ig a Sachsenring vállalat Zwickauban millió számra gyártotta a legendás kisautót.

(DPA/Nszl)

(Fotó: Nszl – Horch múzeum, Zwickau)