



Szövetség a részecske-határértékért

A közvetlen befecskendezésű benzinmotorok finomrészecske-kibocsátásának vitájában az ADAC és a Német Környezetsegély (Deutschen Umwelthilfe – DUH) egy oldalon harcol. Mindkét szervezet kritizálja az Európai Autógyártók Szövetségét (ACEA), mely nyilvánvalóan síkra szállt azért, hogy az Euro 6-os emissziós normában tízszer nagyobb határértéket engedélyezzenek, mint dízelmotoroknál. Ez először csak 2017-ben fog jogerőre emelkedni új modelleknél, nem mint a többi Euro 6 emissziós norma 2014 szeptemberétől.

Az EU-ban az Euro 6 rendelet aktuálisan a benzinesek részecske-határértékéről vitázik. Ez idáig a benzineseknek és a dízeleknek csak a részecskeössztömeg legnagyobb értéke volt megadva. Szeptembertől a dízelekre érvényes lesz a részecskeszám-korlátozás is – a DUH ezt követeli a benzinesekre is.

Az ADAC mérései alapján, melyet a német közlekedési klub és a DUH megbízása alapján végeztek, a modern közvetlen befecskendezésű benzinmotorok ultrafinom részecskekibocsátása harmincszor magasabb, mint a dízelekre előírt határérték. „Régóta rendelkezésre állnak benzinesekhez is piacképes és költséghatékony részecskeszűrő-technológiák. Ezek évek óta »a technika mai színvonalát« képviselik és a standardja kell legyen ezeknek a motoroknak a közlekedésből keletkező finompor-probléma mérséklésének” – állítja Jürgen Resch, a DUH vezetője.

Az ADAC szakértői máshogy látják: ők azon az állásponton vannak, hogy sok esetben az emissziócsökkentés részecskeszűrő alkalmazása nélkül is lehetséges. A klub ezenkívül azon a véleményen van, hogy ezek a motoron belüli megoldások az autóvezetőknek többletköltség nélkül elérhetőek. „Aki önmagában egy részecskeszűrőt felhelyez, kockáztatja a szükségtelen többletfogyasztást, és ezáltal több CO₂-kibocsátást”, olvasható az ADAC oldalán.

SzJ

Kalifornia eltökélt a szigorú emissziós normákat tekintve

Kalifornia az USA-ban a kipufogógáz-emisszió csökkentésének a legszigorúbb előírása mellett határozott. Az autókonszerneknek 2017-től lényegesen több környezetbarát elektromos autót, hidrogéncellás autót vagy hibrid modellt kell a piacra vinnie.

2025-re Kalifornia több mint 1,4 millió kipufogógáz-mentes gépjárművel akar rendelkezni, határozta el az illetékes felügyelő hatóság CARB (California Air Resources Board – Kaliforniai Levegő Tanács). Minden hetedik eladott új autó emissziómentes kell hogy legyen. A nullemisziós program mellett a nyugati parti állam szigorúbb előírásokat vezet be a szmog- és üvegházhatású gázokra. Így 2025-ig a szmog-károsanyagok kibocsátását az új autókhoz 75%-kal kell csökkenteni. Az üvegházhatású gázok kibocsátott legmagasabb értékét 35%-kal kell mérsékelni. Az autót vásárlóknak nagyobb árat kell fizetni a vásárláskor, de a csökkentett tüzelőanyag-felhasználás következtében ez versenyképes – prognosztizálja a hatóság.

Los Angeles mindenekelőtt a szmogfelhőről ismert. Három évvel ezelőtt Kalifornia szigorú tüzelőanyag-feltételt bocsátott ki. Az úgynevezett „Low Carbon Fuel Standard”-dal (kis széntartalmú tüzelőanyag norma) a nyugati parton a tüzelőanyagok „szénintenzitását” 2020-ig 10%-kal kell csökkenteni. Ezzel a raffinálást és egyéb tüzelőanyag-előállításra arra kötelezte, hogy kifejlesszenek alternatív termékeket csökkentett CO₂-emisszióval, mint bio-tüzelőanyag és áram az elektromos autókhoz.

SzJ

Több gázt

Az energiafelhasználás 2050-re világszerte megduplázódik – ezt a növekedést a fejlődő országok hajtják, úgy mint Kína és India. A közlekedési szektorra tekintve ez azt jelenti: a mai 7 milliárd emberről 9 milliárdra történő növekedés következtében 2050-re az utakon világszerte háromszor annyi autó és kétszer annyi teherautó lesz, mint most. A belső égésű motor középtávon az uralkodó hajtásforma marad a közúti közlekedésben. A belső égésű motor jelentős technológiai fejlesztési potenciállal rendelkezik, és talán serkenti jelenleg a technikai versenyt az elektromos hajtással szemben, mindegy, hogy akkumulátor-elektromos vagy tüzelőanyag-cellás. Sok szakértő úgy véli, hogy a hatásfoknövelés további 35%-kal lehetséges. Ennek megfelelően a Shell a hagyományos benzin- és dízelhajtóanyagok további javításán dolgozik. Ezzel egyidejűleg kutatják és fejlesztik az autóipar számára az alternatív hajtásformákat és energiaforrásokat. De: folyékony tüzelőanyagok, mint benzin és gázolaj maradnak a gerince a mobil társadalomnak, azonban növekvő részarányban megújuló biokomponensekkel. A megújuló

bio-tüzelőanyagok rendelkeznek a legnagyobb potenciállal a következő 20 évben, hogy a közlekedési emissziót csökkentsék.

A növekvő hozzáférhetőségének következtében a földgáz felhasználási lehetőségei növekedtek: sűrített földgázként (CNG, 200 barra sűrítve), folyékony gázként (GTL – Gas to Liquid vagy LNG – Liquefied Natural Gas, folyékony földgáz –161 °C-on). A technikai előrelépés a gázszállító vállalatnak hozzájárult, hogy a korábban elérhetetlen lelőhelyeket gazdaságosan feltárják. A jelenlegi készletek a mostani fogyasztással 250 évre elegendőek.

Felvetődik a kérdés, vajon a gáz a mobil felhasználás tüzelőanyaga – különösképpen, ha folyékony tüzelőanyag nagy energiasűrűséggel és relatíve egyszerűbb, létesített logisztikával a rendelkezésre áll. Motorikusan a gáz CNG-ként, GTL-ként vagy LNG-ként néhány előnnyel rendelkezik. A nyereszésmisziós értékek csökkennek a gépjárműben, különösképp benzinmotorral összehasonlítva emissziós előnyökkel rendelkezik. Azonban ezzel szemben áll a tankolás és a tárolás gépjárműben. Különösen az LNG mint folyékony energiaforrásnak relatíve egyszerűbb a szállításkori kezelése és érdekes alternatíva minden felhasználásra nagy energiasűrűségű és folyamatos használatl. Már is folynak az első próbák az LNG-vel nagymotoroknál, mint hajó-, vasút- és stabil motoroknál. Kanadában a Shell a következő évtől fuvarozási vállalkozásoknak megadja a lehetőséget, hogy a flottájuk LNG-t tankolhat. Qatarban a Shell a világ legnagyobb GTL-üzemét indította el, mely naponta 160 000 járművet képes ellátni tüzelőanyaggal, valamint éves szinten 225 millió járműnek állít elő kenőanyagot.

(SzJ)

Vegyesvállalatot alapít a Suzuki

Üzemanyagcellás rendszerek fejlesztésére és gyártására SMILE FC System Corporation (SMILE FC) néven vegyesvállalatot alapít a Suzuki Motor Corporation és a brit Intelligent Energy Holdings Plc. (IEH). A brit partner megtartja leányvállalatát, az üzemanyagcellás rendszereket fejlesztő Intelligent Energy Ltd.-t (IE).

A Suzuki és az IE már hosszabb ideje fejleszt tüzelőanyag-cellás járműveket, köztük közösen fejlesztett, léghűtéses tüzelőanyag-cellás rendszerekkel felszerelt motorkerékpárokat, amelyeket a 2007-es, 2009-es és 2011-es Tokiói Autószalonon mutattak be. Ezek közül a Burgman tüzelőanyag-cellás robogó 2011 márciusában – elsőként a világon a tüzelő-

Rekordévet zárt a világ autóipara

2011-ben 3,2 százalékkal rekord szintre, 80,064 millió darabra nőtt a világ személyes és haszongépjármű-gyártása. Ebben a személygépjárművek részaránya közel 75%, darabszáma 59,932 millióval, a növekedés mértéke 2,9%.

Amíg a krízisben Kína és India növelni tudta a gyártási darabszámot és Brazília is szinten maradt, a német, japán és az amerikai autóipar termelése kissé csökkent. A kínai személyautó-gyártás 14,485 millió darabra nőtt, 4%-os fejlődést mutatva.

A mi várható idén – kérdésre az elemzők nem túl biztató választ adnak. Kínából figyelemzések érkeztek, lassulni fog a gazdasági növekedés és ez az autóipar teljesítményében is jelentkezni fog.

Az európai országokban 2011-ben 13,573 millió gépkocsit adtak el, ez kevesebb, mint a 2010-es eladási szám. 2012-ben, az EU-ban és az EFTA országokban együttevén a CECRA (Európai Autókereskedők és Javítók Szakmai Szövetsége) az újautó-eladások jelentős, kb. 7%-os visszaesésével számol, ez darabszámra vetítve valamivel kevesebb, mint 12,6 millió.

Néhány évvel előbbre nézve várható, hogy Kína veszi át a vezető szerepet, megugorva a mezőnytől 30–35 millió értékesített darabbal. A második helyre szoruló USA-ban „csak” 17 millió darabos újautó-eladással számolnak.

Skoda összeszerelő üzem. 2018-ra a VW jelenleg 62 üzemből álló autógyár-hálózatban mindenütt azonos rendszerben zajlik majd a termelés.

A koncepciót a Toyota alkalmazta először. A VW az értékesített gépkocsik száma alapján már megelőzte a korábbi világelső japán társaságot, most pedig termelésvezetési újítását is átveszi. A német csoport azonban egy lépéssel előbbre jár – írta a Handelsblatt, rámutatva, hogy a cég már egy évtizede alkalmazza az úgynevezett moduláris platform eljárást, amelynek révén azonos alakra számos különböző modellt lehet építeni. Így például a moduláris hosszmotoros platformra – Modularer Längsbaukasten, MLB – hat különböző Audi-típust fejlesztettek, és egy Bentley modellnek is az MLB az alapja.

A gyárak uniformizálásával együtt egy új platformot is bevezetnek. Ez a moduláris keresztmotoros platform – Modularer Querbaukasten, MQB –, amely csaknem valamennyi új kompakt modell alapja lesz. Az első az új Audi A3, amely nyáron jelenik meg a piacon, majd az új Volkswagen Golf következik. Összesen 220-fajta kocsi gyártanak majd MQB-ra.

Kísérleteznek a márkák közti szorosabb integrációval is, és ebben kulcsszerepe lesz a csoport pozsonyi gyárának. Ott végzik az úgynevezett Colorado-projektet, amelynek eredménye három terepjáró – a Volkswagen Touareg, az Audi Q7 és a Porsche Cayenne –, amelyek azonos műszaki alapra épülnek és ugyanabban a gyárban készülnek. Az újabb modellek közül ugyancsak közös platformon, és szintén Pozsonyban készül majd a 2013-ban megjelenő Porsche Macan és az Audi Q5 kompakt terepjáró, és számos elemében azonos az új Audi Q3 modell és a Volkswagen Tiguan is. A kisautók szegmensében is Pozsony a fellegrár, a szlovák fővárosban gyártják az úgynevezett New Small Family sorozatot, amelynek műszakilag csaknem teljesen azonos tagjai a Volkswagen Up, a Seat Mii és a Skoda Citigo – írta a Handelsblatt.

A VW-csoporthoz a névadó Volkswagen márka mellett az Audi, a Seat, a Skoda, a Bentley, a Bugatti és a Lamborghini tartozik, valamint a VW haszongépjárműveket gyártó részlege, és a Scania. A cég dolgozik a Porsche integrálásán, és sokáig arra is törekedett, hogy beillesse a csoportba a Suzukit, tavalj azonban megromlott a kapcsolat, és a japán cég szakított a német partnerrel.

anyag-cellás járművek között – megkapta a teljes körű jármű-típusengedélyt*.

A környezetkímélő járművek következő generációja, egy tüzelőanyag-cellás motorkerékpár és egy személygépkocsi fejlesztésének és gyártásának hivatalossá tételére a Suzuki 2012 februárjában megalapítja a SMILE FC vegyesvállalatot, amelyben az IEH-val partnerségben fejleszt és gyárt majd tüzelőanyag-cellás rendszereket. A közös vállalat segítségével az IE tüzelőanyag-cellás technológiáját és a Suzuki ellenőrzési és tömeggyártási technológiáinak előnyeit egyesítő termék gyorsabban kerülhet piacra.

A két cég 50-50%-kal részesedik a SMILE FC-ben. A közös vállalat székhelye a Suzuki központjában lesz, a Sizuoka prefektúrábeli Hamamatsu városában, míg a kutatási telephely a Suzuki yokohamai laboratóriumában működik majd.

A léghűtéses tüzelőanyag-cellás rendszer legfontosabb jellemzői a csekély tömeg, a kompakt méret és a költségkímélő üzemelés. Az ilyen rendszerek fejlesztése és gyártása a Suzuki és az IE közös, SMILE FC-ben tervezett tevékenységének csak az első lépése lesz. A két vállalat az tüzelőanyag-cellák sorozatgyártására alkalmas technológiák fejlesztésében is együttműködik majd. A közös működés emellett a tüzelőanyagcella-alkatrészek globális ellátási láncának jobb kihasználását és a tüzelőanyag-cellás járművek ismertségének növelését is lehetővé teszi.

* Az Európai Unióban mindazoknak a modelleknek, amelyek nem rendelkeznek ún. „teljes körű jármű-típusengedéllyel”, nemzeti típusen-

gedélyt kell kérniük minden egyes olyan tagállamban, ahol forgalomba kerülnek. Teljes körű jármű-típusengedély birtokában a modell az összes tagállamban forgalmazható.

SUZUKI SAJTÓINFORMÁCIÓ

Japán mintát követ a Volkswagen-csoport

A német Volkswagen (VW)-csoport japán mintára egységesíti üzemeit és a gyártási folyamatokat, a terv szerint 2018-ra a Skodától az Audiig a cég összes márkájának valamennyi modelljét világszerte ugyanolyan üzemekben gyártják majd.

Az uniformizált üzemek révén rugalmasabban lehet alkalmazkodni a piachoz, könnyebb átállni az egyik modell gyártásáról a másikra és lerövidül az új modellek piaci bevezetése. A meglévő üzemek átalakítása költséges, de hosszabb távon azért is megéri, mert az újabb gyárak építése már olcsóbban megoldható, a beruházási igény 20 százalékkal csökkenthető – mondta a Handelsblatt című német üzleti lapnak Hubert Walth, a VW-csoport gyártási igazgatója.

Az üzemek és a gyártási folyamatok harmonizálását már az év első felében elkezdik. Az első körben három németországi összeszerelő üzemet alakítanak át. Az ingolstadti Audi-gyárat, valamint a wolfsburgi és zwickau-i Volkswagen-üzemet követően az év vége felé a spanyolországi Martonelli következik – ahol Seatokat gyártanak –, majd a csehországi Mladá Boleslávban működő