

Már a csapból is a downsizing folyik...

„A nagyobb teljesítmény, kisebb károsanyag-kibocsátás és tüzelőanyag-fogyasztás lesz a kulcsszó a jövőben, a „downsizing” folyamatnak pedig nagyon fontos hatása van abban, hogy 2016-ig, az eladott új autók kétharmadának a CO₂-kibocsátása 120 g/km alatt legyen” – mondja Bharat Kumar Srinivasan, a Frost&Sullivan vezető elemzője.

A kisebb, tüzelőanyag-takarékos és kis CO₂-kibocsátású autók előírások miatti, kényszerű előnyben részesítése elősegíti a „downsizing” (méretcsökkentés), sőt a „downspeeding” – (fordulatszám-csökkentés) folyamatot.

A motor lökettérfogatának csökkentése, ami a múlt évtizedben az európai dízelmotorok körében meghatározó trend volt, úgy fest, hogy a benzinmotorokat is utolérte. Ez pozitív hatással van a „downsizing”-ot támogató technológiák keresletére: ilyen például a turbófeltöltő és a változtatható szeleplevezérlés.

A Frost&Sullivan 2011-es, most megjelent kutatása, amely a „Gyári beszállító stratégija a személygépjárművek motorjait érintő „downsizing” folyamatra Nyugat-Európában” címet viseli, azt vetíti elő, hogy azok a beszállítók lesznek nagy jelentőségűek, akik teljes hajtásláncfejlesztést végeznek és jól be tudják határolni magukat a piacon, ismerik saját és vetélytársaik erősségeit, gyengeségeit egyaránt.

„A kisebb CO₂-kibocsátásuk miatt a dízelmotoroknak nem okoz majd gondot a CO₂-korlátozások teljesítése. A dízelszegmensben érezhető „downsizing” segíthet az NO_x-kibocsátáson is, amelyet az Euro 6 2014-es bevezetésével szigorítanak” – jegyzi meg Bharat Kumar Srinivasan.

A hengerek száma valószínűleg csak az 1,2 liter lökettérfogatnál kisebb benzinmotorok esetén csökken. 2018-ra a benzinmotorok 35–38%-a feltöltött lesz.

A jogi szabályozás és a környezettudatos vásárlók a kis motorral szerelt gépjárművek eladását segítik. A támogató technológiák, mint például a turbófeltöltők és a változtatható szeleplevezérlés várhatóan növelnek a költségeken, és ez fogja befolyásolni az elterjedésének arányát a költségérzékeny szegmensekben. A kisebb motorok kisebb nyomatókat tudnak leadni és rosszabb a dinamikájuk is. A változtatható geometriájú turbófeltöltők (VGT) alkalmazásával ezek a tulajdonságok javíthatók, viszont növelik a benzinmotor költségét.

„A dízelmotorok agresszív méretcsökkentése nagyobb fajlagos terhelést, ezáltal nagyobb NO_x-kibocsátást eredményezett. Ez viszont a NO_x-utókezelés technológiájának költségére van hatással, például az SCR-rendszerek nagyon drágák” – magyarázza Srinivasan.

A gyártók valószínűleg azt fogják tapasztalni, hogy több kis CO₂-kibocsátású járművet fognak eladni, ráadásul a vásárlók adókedvezményeket is kapnak ezekre a járművekre. Ez kiváló lehetőség az olyan járművekre, mint a Ford Focus, Volkswagen Polo és Golf vagy Opel/Vauxhall Corsa.

Azt még mindenképp érdemes megemlíteni, hogy az Euro 6 bevezetésével a személyautók dízelmotorjai is SCR-technológiát igényelnek, mivel az a mértékű kipufogógáz-visszavezetés, ami a norma teljesítéséhez szükséges lenne, már káros a motorra és az égésfolyamatra nézve. Viszont azért, hogy az SCR által igényelt AdBlue folyadékot elég legyen olajcsere-intervallumonként utántölteni (szervizben), az EGR nem hagyható el. Belátható, hogy rövidesen eljutunk oda, hogy a dízelmotor költségeinek nagyobb részét a károsanyag-kibocsátás csökkenésén dolgozó, érzékelőkkel és katalizátorokkal teli kipufogórendszer teszi ki. Az is belátható, hogy ezek a rendszerek szervizigényesek is, újabb üzemanyagot igényelnek (AdBlue), ami elriaszthatja a fogyasztókat attól, hogy dízelüzemű személygépjárművet vásároljanak. Ehhez hozzájön még az a tény, hogy a mai benzinmotorok tüzelőanyag-fogyasztása nem jár távol a dízelekétől, de ehhez szükség van a változtatható szeleplevezérlésre, turbófeltöltőre és a végleteleg kikönyvitett konstrukciókra. Így aki új autót vásárlására szánja el magát és nem szeretne elhamarkodottan dönteni, felállít magának pro és kontra érveket, sokáig tündöndhet az ősi kérdésen: „dízelt vagy benzineszt?”, ráadásul egyre jobb eredményeket érnek el a hibrid járművekkel, főleg a range-extender verziókkal, így már szélesebb kínálatot kell elemezni azoknak, akik okosan akarnak a jövőben döntést hozni.

Forrás: Frost&Sullivan

Autótechnika

Javítás és kereskedelem

Az autójavítás és -vizsgálat, az autógyártás, az autó- és alkatrészkereskedelem műszaki, gazdasági szaklapja

X. évfolyam, 2012/7. szám

Alapítva: 2002.

A lap a SZAKI (alapítás 1991.), illetve a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutóda.

HU-ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

Példányszám: 4000

Kiadó és laptulajdonos: X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

Felelős kiadó: Pintér-Péntek Imre

Szerkesztőség: X-Meditor Kft. Autó Üzletág

(Az AOE és a MAJOSZ pártoló tagja.)

Levélcím: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: auto@xmeditor.hu

web: www.autotechnika.hu • www.facebook.com/autotechnika

Főszerkesztő: dr. Nagyszokoljai Iván (Nszl)

(nszi@xmeditor.hu). Mobil: 06-30/3488-545.

Felelős szerkesztő: Csütörtöki Tamás, tel.: 96/618-061.

Szerkesztő: Sándorné Tamási Rita (auto@xmeditor.hu). Tel.: 96/618-074.

Alkotószervezők:

Bagi Mihály (szakképzés), Besze Sándor (motorjavítás, diagnosztika), Bogdanovits László (járműalkatrész-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika), Csúri György (autóelektronika, informatika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Gál István (világítás-technika), Gablini Gábor (márkakereskedelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumibroncs), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvilamosság), Kertay Nándor (kenéstechnika), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márkakereskedelem), dr. Lévai Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motorkerék-pár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós innovációk), Ponyiczky László (németországi tudósító), Spindler Tibor (autószervizek), Szalai László (dízeltechnika), Szemerédy László (kanadai tudósító), Szeni Róbert (karosszéria-javítás, szakképzés és érdekvédelem), Szilágyi Tamás (karosszéria-javítás és -fényezés), dr. Zöldy Máté (motor-tüzelőanyagok).

Marketing és reklámszervezés:

Ódor Eszter (odor.eszter@xmeditor.hu) Tel.: 96/618-064, 06-30/453-7796

Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft., Tördelőszerkesztő: Maár Norbert

Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

Megrendelés és terjesztés: X-Meditor Kft. (9002 Győr, Pf 156.)

Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Előfizetési díj 2012. évre: 9 840 Ft.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Megrendelhető a szerkesztőség címén, e-mail címén, telefonon vagy a www.autotechnika.hu oldalon.

A kiadó a hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal! Nyersanyagot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza!

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



1084 Budapest, Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744
E-mail: marketing@observer.hu
<http://www.observer.hu>