



# Autó-technokrácia



A 64. IAA méltón tükrözte a jelmondata által sugallt műszaki tartalmat, azt, hogy „A jövő szériaérett”. A jövő mindig hordoz bizonytalanságot, de mindazon fejlesztések, melyek legkevesebb öt, de inkább tíz éve kezdődtek, már gurulnak, és sok közülük megvásárolható. Ezek a ma holnap autói. A hibridek harmadik vagy negyedik generációja, a villanyautók és ezek hatókörnövelésű hibridváltozatai a piacon vannak, és az, hogy ezeket valaki, bizonyára gazdaságilag megfontolva megvásárolja, csak pénz kérdése.

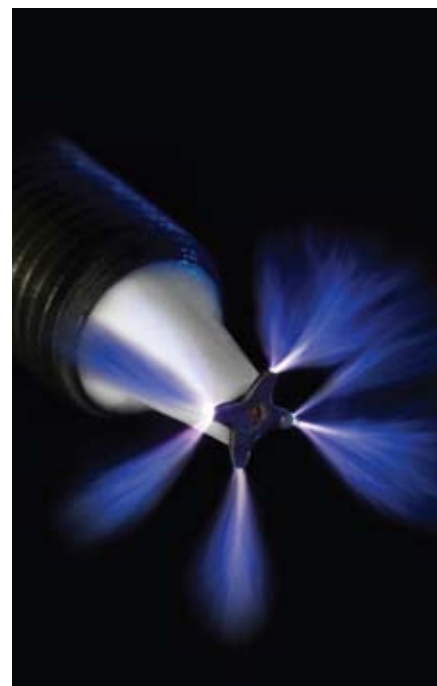
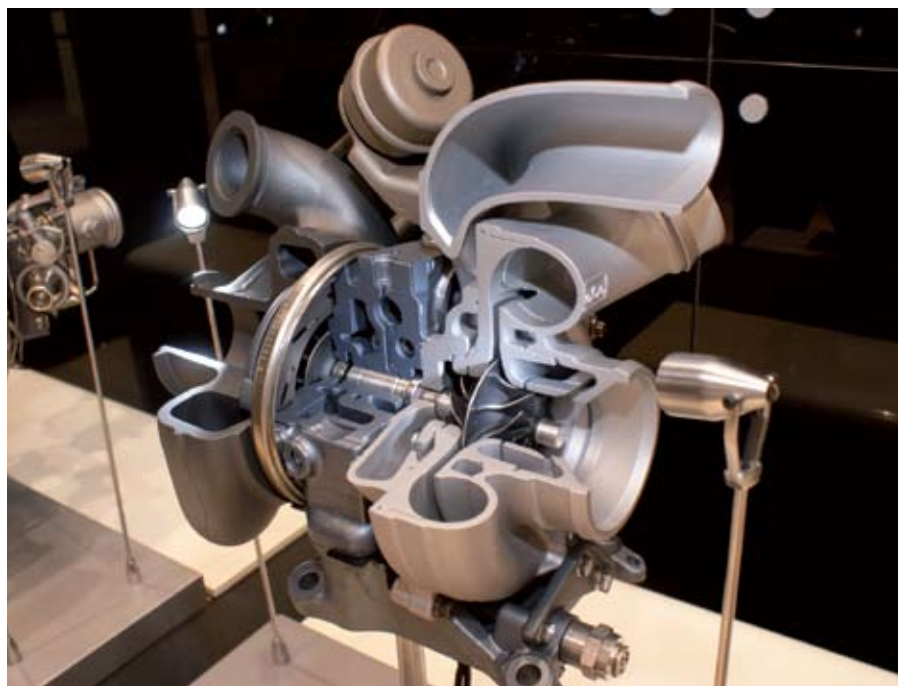
Külön pavilonba (Halle der Elektromobilität / Hall of Electric Mobility) gyűjtötték egybe az elektromos hajtással foglalkozókat: fejlesztőket, rendszerelem-beszállítókat, elektromosautó-építőket. Már nem, mint korábban többnyire volt, lelkes „amatőrök” töltötték meg a standokat, hanem jobbra a vezető nagyvállalatok. „Készen vagyunk a főegységekkel, tisztelt autógyártók, tessék beépíteni!” A mellettük felsorakozó villanyautó-építők pedig éltek vele.

Még van hely a nap alatt – mondják legalább 20 évig – a lassan már végletekig tökéletesített hagyományos hajtásrendszernek, a belső égésű motornak és váltónak is. A váltó- és

motorteknika újdonságai egyrészt korábban ismert megoldásokat alkalmaznak ismét: például a méretcsökkentés, 2 és 3 hengerű motorok, hengerüzem-lekapcsolás (most a VW mutatott be négyhengerű motort ezzel a technikával: 4 vagy 2 henger van melegüzemben), rétegzett keverékű motorüzem, minden tekintetben flexibilis szelepezéslési mechanika, csak szükség szerint működtetett segédberendezések, 7 vagy 9 fokozatú és fokozatmentes váltók. Amit nem látunk, az a mechanizmusok, motorikus folyamatok optimalizálásának eredményei, súrlódáscsökkentés, ahol csak lehet, mechatronika a legkisebb részletekben is.





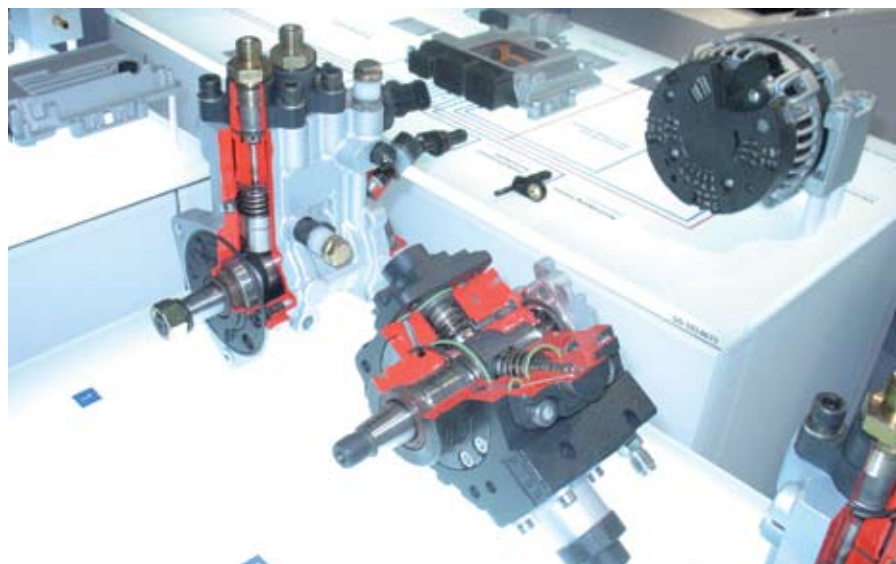


Honeywell VNT DualBoost turbótöltő iker kompresszor járókerékkel

Federal-Mogul koronakisülésű gyújtógyertya



Bosch klímagép az R1234yf hűtőközeghez



CR nagynyomású szivattyúk a Bosch kínálatában



Az új Panda és a 2-hengerű Multiair motor

Úgy véli e sorok írója, hogy ma mindenki (értsd autógyártók, fejlesztőintézetek, nagy rendszerbeszállítók) lesik a másikat, mit tesz az, és mindenki minden vasat a tűzben tart (mi pénzbe kerülhet), hogy le ne maradjon, ha valami élesedne. Az IAA fókuszában az e-auto és a kisautó áll. A VW „e-up”-ot minden karosszériaváltózatban felvonultatták, természetesen villamos hajtással is. Ismét vannak futurisztikus kabinrollerek, szinte minden gyártó ezt helyezi a standlátvány középpontjába. A gépjármű-technikai fejlesztések ámulatba ejtő gazdagságát tárják

ilyenkor a látogatók elé. Igyekszünk következő számainkban legtöbbjükről szót ejteni, a koronakisülésű gyújtógyertyáról (Federal-Mogul), a villamos autókba építhető hőszivattyúról (Ixetic), új turbótöltő-konstrukciókról (Honeywell), emíszíotechnikai újdonságokról (Tenneco, Emitec), új thermorendszerekről (Delp-hi), kipufogógázból energiát kinyerő átalakítókról (Amerigon), a Hankook aerodinamikus hatást kihasználó abroncsáról, hogy most csak szinte véletlenszerűen emeljünk ki néhányat.

(Nszl)



A Mercedes pavilonjában a B-osztály premierje kötötte le figyelmünket, hiszen ez a modell – várhatóan az A-osztállyal együtt – készül a kecskeméti gyárban (az első B-osztály tesztautót szeptember közepén már le is gyártották). Két új négyhengerű benzin- és dízelmotor és egy 7-fokozatú DCT (kéttengelykapcsolós) váltót kap. A benzinmotor réteges keverékképzésre is alkalmas, külső kipufogógáz-visszavezetése nincsen. A B200 CDI BlueEFFICIENCY dízelmotor teljesítménye 100 kW, 300 Nm maximális forgatónyomatéka már 1600 min<sup>-1</sup> fordulattól levehető. A karosszéria is rekorder kategóriájában:  $c_w$ -értéke 0,26.

