

80. Genfi Autószalon

Március 4-14. között rendezték meg idén a Genfi Autószalont, immáron a 80. alkalommal. A sajtónapon a média mintegy 10 ezer képviselője ismerkedhetett a több mint 100 világ- és Európa-premierrel. Az érdeklődés az esemény iránt óriási, az első héten 287 ezer látogatót regisztráltak.



Az új modellek, prototípusok és koncepciók többsége az ökológikus és gazdaságos jövőbeli autók trendjéhez csatlakozik. Több egzotikus és luxusautó-gyártó is bemutatott nagy teljesítményű koncepciókat, melyek több esetben alternatív energiaforrással működtek. A továbbiakban a legérdekesebb koncepcióautókat és technikai csemegéket mutatjuk be.

(OG)



BYD e6 - családcentrikus kínai crossover, 100%-ban villamos hajtással. Tágas belső térrel rendelkezik, így 5 fő számára nyújt kényelmes helyet. Az Fe-akkumulátor egy feltöltéssel 300 km hatótávot biztosít városi használatban.



Kia Hybrid Concept - egy plug-in hibrid koncepció a Kiától. Érdekessége, hogy a gyár amerikai divíziója mutatta be, először a Chicagói Autókiállításon, Európában pedig Genfben debütált. Rése a Kia által meghirdetett EcoDynamics globális alternatív tüzelőanyag- és erőátviteli fejlesztési programnak.



Hyundai I-Flow - középkategóriás szedán, melyet a Hyundai a Ford Mondeo ellenfelének szán Európában. A motorháztető alatt a dél-koreai gyártó első dízel hibrid erőátviteli rendszere kapott helyet, egy 1,7 literes soros négyhengerű motorral. Az erőforrás turbófeltöltésű, és a Hyundai Blue-drive rendszer részeként egy hatsebességes, dupla kuplungos váltó csatlakozik hozzá. Lítium-polimer akkumulátorok biztosítják az energiát. Az autó légellenállási tényezője nagyon alacsony, mindössze 0,25, így tüzelőanyag-fogyasztása is csekély, miközben CO₂-kibocsátása mindössze 85 g/km.



A **Land Rover** terepjáróba épített V8-as erőforrások igazi technikai csemegét jelentenek. A csúcst a feltöltött 5 literes motor jelenti, 510 lóerős teljesítménnyel és 625 Nm maximális forgatónyomatékkal.

Lotus Evora 414E Hybrid – egy rendkívüli hibrid autó a Lotustól, 408 lóerős teljesítménnyel és 590 Nm-es forgatónyomatékkal. Kívülről úgy néz ki, mint a hagyományos Evora, a lényeg azonban belül van. 35 mérföldig akkumulátorok hajják, ekkor egy 47 lóerős háromhengeres motor lép működésbe, amely a villanymotorok számára biztosít energiát. A többes szám helytálló, az Evora ugyanis két villanymotorral rendelkezik, mindegyik hátsó kerékre jut egy. A Lotus elektronikus hangrendszere pedig még arról is gondoskodik, hogy az autó úgy „szóljon”, mint a hagyományos, belső égésű motorral felszerelt autók.



Peugeot SR1 – vadonatúj koncepcióautó, amely a francia gyártó formai megújulását is reprezentálja. Az autón már az újratervezett oroszlános embléma kapott helyet. A koncepció a Peugeot Hybrid4 technológiájának jeles képviselője. Az első kerekeket egy négyhengerű, 1,6 literes turbódízel motor hajítja, míg hátul egy 95 lóerős villanymotor helyezkedik el. Az összkerek-hajtásos rendszer 2011-ben a szériagyártásban is debütál, méghozzá a 3008-as modellben. Az összteljesítmény 313 lóerő, amihez mindössze 119 g/km-es CO₂-kibocsátás járul. A sebességfüggő négykerékormányzás és a könnyűszerkezetes karosszéria kiváló kormányzási tulajdonságokat ígér.



TWIN-AIR világpremier Genfben – FIAT kéthengerű MultiAir motor

A Fiat 500-as kapja meg idén ősszel először a Fiat Powertrain Technologies (FPT) MultiAir technikával szerelt kéthengerű TWIN-AIR Otto-motorját, mely egy ígéretes motorcsalád első tagja. A turbótöltött, 900 cm³-es lökettérfogatú motor 63 kW teljesítményű, és az „egyszerű” Otto-motor kategóriában rekordnak számító 95 g/km CO₂-kibocsátású. A MultiAir technika révén a motor szívószelepe szinte tetszőleges



szelepemelési függvénnyel dolgozhat, a hidraulikus áttétel révén a szelepmozgás függetleníthető a bütököprofiltól. A motor nyugodt járását kiegyenlítő tengelyekkel érik el. A motorcsalád és 48 és 77 kW közötti teljesítménykinálatú lesz. A 85 lóerős Twin-Air motor az 1,2 literes 8 szelepes motorhoz képest 15%-kal kisebb fogyasztású és 25%-kal nagyobb teljesítményű. Az 1,4 literes 4 hengerű 16v motorhoz hasonlítva pedig a fogyasztás 30%-kal kisebb, és mind teljesítményben, mind vezetési élményben azonos vagy jobb tulajdonságokkal bír. További 10%-os szén-dioxid-emisszió csökkenés érhető el a CNG tüzelőanyagú motorváltozattal.



A kéthengerű motor szerkezeti hossza 23%-kal kisebb és 10%-kal könnyebb, mint a vele összevethető négyhengerű (vetély)társa. A kis motor igen alkalmas, hogy hibridrendszer belső égésű motorja legyen, tehát villamos géppel (motor/generátor) összekötve alkosson erőforrást.

(Nszl)