

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 összkerekhajtásos 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 négykerékkormányzás 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 teljesítménykínálatú 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)