

Szénszál-erősítéses könnyűszerkezetes karosszéria sorozatgyártásban az Auditól

Az Audi volt az első autógyártó, amely az alumíniumot sorozatgyártásban használta autói karosszériájához. A német prémiumgyártó most a szénszál-erősítéses műanyagot (karbont) szeretné a szériagyártásban meghonosítani, könnyűszerkezetes stratégiájának szerves részeként. Az Audi a karbon alumíniummal és acéllal kombinálva használja a karosszériákhoz. A karbon egy anizotróp anyag, melynek merevsége és szilárdsága a szénszálak irányától függ az alkotórészben. A karbonból készült karosszériaelemek terhelésétől függően akár 25%-os tömegcsökkenés érhető el egy ilyen karosszériával. A kihívás abban rejlik, hogy az anyagot gazdaságosan elő tudják-e állítani nagy darabszámokban is vagy sem. „A Prepreg-eljárás, melyet az Audi R8 GT modellnél alkalmazunk, gyártási ideje elég hosszú (4 óra), ezért inkább a kisszeriás gyártáshoz használható” – állítja Heinrich Timm, az Audi könnyűszerkezetes centrumának vezetője. Ezzel

szemben az RTM-eljárásban nagyobb potenciált lát a szakember. Az R8 Spyder esetében az Audi ezt az eljárást alkalmazta, 30 perces gyártási ciklusidővel. Az Audi alumíniummal szerzett tapasztalata alapként szolgálhat az új anyagok ipari felhasználása során. A gyártó az

alumínium alkalmazásához hasonlóan a karbontechnológiát is közösen fejleszti tovább kutatóintézetekkel és kompetens ágazati partnereivel. A tervek szerint az új anyagot a jövőben a sportautókon kívül más modellekben is felhasználják majd.



Elkészült Győrben a 10 000. Audi TT 2,0 TDI

A 2 literes, 125 kW (170 LE) teljesítményű TDI motorral szerelt Audi TT 2008-as megjelenése óta folyamatosan növelte piaci részesedését. Ebből a modelltől a 10 000. darab, egy bárszínű Coupé gördült le július 23-án az Audi Hungariánál a gyártósorról, melyet Angliába szállítanak. Az Audi TT Coupé 2,0 TDI quattro és az Audi TT Roadster quattro a világ első sorozatgyártásban készülő dízel sportautói. A 125 kW (170 LE) teljesítményű, négyhengeres, kétliteres dízelmotor



350 Nm-es nyomatékkal gondoskodik a dinamikus hajtásról. A TDI motor a TT Coupében 100 kilométeren elért 5,3 literes fogyasztása a legjobb érték a sportautó-szegmensben.

Az Audi Space Frame (ASF) technológiával készülő karosszéria a jármű első részén könnyű alumíniumból, a hátsó részen pedig acélból készül. Ez a párosítás megfelelő tengelyterhelés-elosztást tesz lehetővé, és egyben biztosítja a jármű összetömegének kis értéken tartását. A Coupé esetében a karosszéria mindössze 206 kilogramm, 140 kilogramm alumíniumból és 66 kilogramm acélból áll.

A megújult megjelenésű TT-t egy szintén megújult, Győrben készülő 2,0 TDI erőforrás hajtja, ami a Coupét 7,5 másodperc alatt gyorsítja 100 km/órás sebességre egészen a 226 km/órás végsebességig, kilométerenkénti mindössze 139 grammos CO₂-kibocsátással.

Az Audi TT modellek gyártása az Audi TT Coupéval 1998 tavaszán kezdődött Győrben, amelyet 1999 őszén a TT Roadster követett. 2006 júniusa óta készül az Audi TT második generációja a vállalatnál az ingolstadti Audi gyárral együttműködve. A karosszériagyártás és a fényezés az ingolstadti gyárban történik, míg a járművet a győri gyár 35 000 m² nagyságú üzemcsarnokában szerelik készre. Az Audi Hungariánál készülő sportkocsikat a világ több mint 40 országába szállítják. 2007 novembere óta a TT gyártósorán készül az Audi A3 Cabriolet is.

Forrás és kép: AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.