



Párizsi újdonság: Mini Scooter E Concept



A párizsi Autószalonon mutatkozott be a Mini Scooter E Concept, egy kétkerekű, zéró emissziójú koncepció, alig 1 évvel a Mini E típus debütálása után (Autótechnika 2009/7-es szám). A robogó hajtási koncepciója része a BMW-csoport CO₂-kibocsátás-mentes mobilitás elérése érdekében tett fejlesztéseinek. A robogót a hátsó kerékbe integrált villamos motor hajtja. Az energiát lítiumionos akkumulátorok biztosítják, melyeket bármelyik hagyományos hálózati aljzatról fel lehet tölteni a motor saját töltőkábelével. A Scooter E Concept a márka első kétkerekű modellje, amellyel akár két személy is utazhat. A robogó 11 colos kereken gurul, melyek erős és robusztus kinézetet



kulcsként, kijelzőként és központi vezérlőegységként üzemel párhuzamosan. Ahogy a vezető behelyezi telefonját a műszerfalon kialakított helyre, és bekapcsolja, a robogó indulásra kész. Menet közben navigációra, telefonálásra vagy akár zenehallgatásra is használható, egy, a sisakba integrált Bluetooth interfész segítségével.

A jármű energiával való feltöltése rendkívül egyszerű, a hátsó oldaldobozba integrálták a töltőkábelt, melynek dugóját bármelyik szabványos konnektorhoz lehet csatlakoztatni. Ez azért nagyon előnyös, mivel így egy-egy út során nem kell a speciális töltőállomást keresni, a jármű szinte bárhol feltölthető, egy pihenőhelyen vagy egy kávézó mellett. Az 5 méteres kábel a feltöltés után gombnyomásra eltűnik a számára kialakított helyen.



kölcsönöznek neki, a Mini autókat idézve. A szélvédő meredeksége és egyéb dizájnelemek is megegyeznek az autóéval. Az orr-részt a figyelemreméltóan nagy, kerek fényszóróegység uralja, a Mini Countryman modellhez hasonlóan. A koncepció két verzióban készül. A sárga és antracit alapszínű modell kétszemélyes üléssel rendelkezik. A brit versenyzöld (British Racing Green) színű variáns inkább egyszemélyes, sportosabb változat. Mobil eszközöket is integráltak a robogóba. A műszerfal műszeregyüttese egy okostelefont rejt, akárcsak a Smart eScooter esetén. A készülék



Smart eScooter

A tisztán villamos hajtású eScooter robogóval a Smart, a Smart Fortwo villamos autóján szerzett tapasztalatokat is felhasználva, egy újabb megoldást kínál az intelligens városi



mobilitás számára. A műszaki megoldások mellett az új eScooter dizájnya és egyszerű kezelhetősége is meggyőző. További előny az okostelefon integrálása, melynek olyan változatos funkciói is vannak, mint a sebességmérő vagy a hatótáv-kijelző, de navigációs rendszerként is használható. Az újdonság világpremierje a Párizsi Autószalonon (szeptember 30. – október 17.) volt.

A Smart eScooter rendelkezik légzsákkal, ABS-szel és vakfoltasszisztenssel (Blind Spot Assist) is. A modell új növekedési lehetőséget jelent a márka számára, mert elérhetnek vele egy fiatalabb generációt, akiknek még nincs autóra jogosítványuk.



A Smart eScooter-t egy egyenáramú kerékagymotor hajtja a hátsó keréknél, amely kompakt méretét meghazudtolva 4 kW teljesítményre képes. A robogót egy 48 voltos lítiumionos akkumulátorcsomag látja el energiával, végsebessége 45 km/h. Kapacitásuk 80 Ah, így 100 kilométeres hatótáv érhető el. A robogót bármelyik szabványos háztartási elektromos aljzatról fel lehet tölteni, a folyamat 3-5 órát vesz igénybe. Az integrált töltő csatlakozója a motor elején, az elfordítható Smart-embélé-

ma alatt helyezkedik el. A jármű 13 collos kerekeken gördül.

Az eScooter biztonsági berendezésekkel is gazdagon fel van szerelve, melyek eléggé ritkák a mai modern motorkerékpárokon. Ilyen a speciálisan a kétkerekűhöz igazított ABS, a kormány alá integrált légszák és a már említett Blind Spot Assist, amely a vezetőt a közvetlenül, szorosan mögötte érkező járműre figyelmezteti, melyet a visszapillantó tükrökben valószínűleg nem is lát.

Fékezéskor az első és a hátsó kerék egyaránt fékeződik. Az első, hidraulikus tárcsafék működtetésekor működésbe lép az ABS, így biztosítja a maximális fékhatást, akár vészfékezéskor is. A hátsó kerék az elsővel



párhuzamosan fékeződik, de nem mechanikusan, hanem elektromosan. Ezt a feladatot a kerékgymotor végzi el. Fékezéskor ugyanis a működési elv megfordul: a motor generátorrá válik, melynek ellenállása biztosítja a szükséges fékhatást. A fékezési energia

elektromos energiává alakul, és eltárolódik az eScooter lítiumionos akkumulátoraitban. A nagy energiahatékonyságot tovább növelik a robogó elején található napelemek. Ezek támogatják az akkumulátorok töltését napsütéskor, mozgó jármű esetén is.



A Mitsubishi Motors megkezdi az Európába szánt elektromos autók gyártását

A Mitsubishi Motors Corporation (MMC) Tokióban, október 6-án bejelentette, hogy a Mizushima üzemben megkezdte új generációs elektromos autója, az i-MiEV és testvérmodelljei, a Peugeot iOn és a Citroën C-Zero gyártását az európai piacokra.

Az MMC tavaly óta árulja a japán specifikációjú i-MiEV modellt. Az európai specifikációjú változatok gyártása után az MMC megkezdi az exportot. A 2010-es pénzügyi évben (2010 áprilisától 2011 március végéig) az MMC tervei szerint összesen 5 ezer i-MiEV-t értékesít majd. Ebben a mennyiségben benne vannak a PSA számára épített modellek is.

A Mizushima üzemben tartott ünnepségen az MMC elnöke, Osamu Masuko azt mondta, hogy „100 év telt el a belső égésű motor tömegméretű gyártásának megkezdése óta. Az i-MiEV-vel megtettük a következő lépést az automobil következő 100 éve felé. Ma pedig újabb lépést teszünk, amikor megkezdjük a gyártást az európai piacra, s jó úton haladunk afelé, hogy globálisan áruljuk elektromos járműveinket. Ez hatalmas ugrás az autóipar számára, s egyben az európai e-mobilitás kezdete is.”

Az MMC Franciaországban, az Egyesült Királyságban és Németországban ez év decemberétől kezdve értékesíti az i-MiEV



modellt, a 2011-es pénzügyi évben folyamatosan bővül a piacok száma (Ausztria, Belgium, Dánia, Írország, Olaszország, Hollandia, Norvégia, Portugália, Spanyolország, Svédország, Svájc). A japán specifikációjú i-MiEV-hez képest az európai változatot némiképp átalakították, hogy jobban megfeleljen az európai követelményeknek: más az első és a hátsó lökhárító kialakítása, több a biztonsági felszerelés, mint pl. aktív stabilitási rendszer (ASC), illetve teljesen új balkormányos belső műszerfalkivitel stb. Az i-MiEV európai változata egy feltöltéssel 150 km-es hatótávolságra képes az európai NEDC ciklusban mérve.

