

80. Międzynarodowy Salon Motoryzacyjny w Genewie

Samochodowa wiosna?



HYUNDAI I-FLOW

DAWNO JUŻ HALE PALEXPO NIE BYŁY TAK SZCZELNIE WYPEŁNIONE PUBLICZNOŚCIĄ. CZY OBECNOŚĆ TYSIĘCY AMATORÓW MOTORYZACJI Z CAŁEGO ŚWIATA JEST RZECZYWISTĄ OZNAKĄ KOŃCZĄCEGO SIĘ KRYZYSU? NIESTETY, CHYBA TYLKO POZORNĄ...

Na trwającej blisko dwa tygodnie (od 4 do 14 marca 2010 r.) jubileuszowej, osiemdziesiątej edycji tej jednej z dwu najważniejszych europejskich wystaw zaprezentowano około 700 modeli samochodów, w tym prawie 100 po raz pierwszy. Równocześnie jednak w kuluarach wiele mówiło się o tym, że rok 2010 może należeć do najtrudniejszych w historii motoryzacji. W zachodniej Europie kończą się bowiem programy zachęcające do złomowania starych samochodów i kupna nowych, szczególnie tych mniej uciążliwych dla naturalnego środowiska i utożsamianych już powszechnie z pomyślną przyszłością.

Kiedy dziesięć lat temu na rynku pojawiła się Toyota Prius, pierwszy masowo produkowany samochód z napędem

hybrydowym, nikt chyba się jeszcze nie spodziewał, że ekologiczna motoryzacja rozwijać się będzie tak szybko. Konieczność zmniejszania emisji CO₂ i obniżania zużycia paliwa sprawiła, że trudno już sobie dzisiaj wyobrazić ważną imprezę targową bez przynajmniej kilku premiirowych pojazdów z alternatywnymi napędami i bez podkreślania ekologicznych atutów konstrukcji bardziej tradycyjnych.

Twin-Air – nowe dwucylindrowe silniki Fiata

Stworzone przez Fiat Powertrain Technologies (FTP) nowe jednostki napędowe mają moc od 65 do 105 KM. Charakteryzują się kompaktowymi wymiarami, elektrohydraulicznym systemem zarządzania

fazami rozrządu Multiair i najniższym poziomem emisji CO₂ wśród silników benzynowych (do 95 g/km). Od lipca tego roku będą wykorzystywane w Fiacie 500, a konkretnie w silniku o mocy 85 KM z turbodoładowaniem i średnim zużyciem paliwa na poziomie 5,1 litra. W porównaniu z dwoma, obecnie dostępnymi silnikami benzynowymi, spalają one o 15% mniej paliwa przy osiągnięciach lepszych o 25% w stosunku do silnika 1,2 8V. Natomiast w porównaniu z modelem 1,4 16V zużycie paliwa jest mniejsze aż o 30% przy zachowaniu porównywalnych osiągnięć.

W jaki sposób udało się uzyskać tak rewelacyjne wyniki? Dwa cylindry zamiast czterech pozwalają obniżyć poziom wewnętrznego tarcia, czyli bezpośrednio zmniejszyć straty energii. System Multiair znacząco zmniejsza zużycie paliwa oraz obniża poziom emisji szkodliwych składników spalin, ponieważ steruje przepływem gazów tylko za pomocą zmian charakterystyki zaworów ssących, a więc bez przepustnicy zawsze zwiększającej wewnętrzne opory aerodynamiczne. Umożliwia też lepszą kontrolę procesów spalania.

FOT. HYUNDAI

FOT. FIAT SEAT

Poza tym nowa dwucylindrowa jednostka jest krótsza (o 23%) i lżejsza (o 10%) od dotychczasowej czterocylindrowej. To znacznie ułatwi jej ewentualne przystosowanie do zasilania metanem lub technologii hybrydowej.

Elektryczny Seat IBE Concept

Zaprojektowany przez Luca Donckerwolka, byłego designera Lamborghini, wyglądem wyróżnia się korzystnie spośród zaprezentowanych w Genewie samochodów. Ten sportowy samochód napędzany jest 102-konnym silnikiem elektrycznym, zasilanym litowo-jonowymi bateriami umieszczonymi w tylnej części nadwozia o długości zaledwie 3,78 m. Waży tonę, lecz w 9,4 sekundy przyspiesza do setki i osiąga prędkość maksymalną 160 km/h. Mogą nim podróżować cztery osoby, jednak komfortowe warunki dotyczą tylko dwu – siedzących na przednich fotelach. Bardziej szczegółowych informacji technicznych producent na razie nie udziela.



FIAT TWINAIR: CZTERY CYLINDRY – DOBRZE, DWA CYLINDRY – LEPIEJ!



ELEKTRYCZNY SEAT IBE: NOWY NAPĘD, NOWY STYL

Urządzenia do klimatyzacji samochodowej

w dobrym klimacie!
 stacje diagnostyki i napełniania A/C
 urządzenia do czyszczenia instalacji A/C
 testery diagnostyczne
 wykrywacze nieszczelności, akcesoria

MAGNETI MARELLI

Magneti Marelli Aftermarket Sp. z o.o.
 Plac Pod Lipami 5, 40-476 Katowice
 Tel. +48/32 60 36 107 • Fax. +48/32 60 36 108
 e-mail: ricambi@magnetimarelli.com
 www.magnetimarelli-checkstar.com