

# Hybrydowi magnaci



MATERIAŁY PRASOWE

Podczas salonu samochodowego w Genewie marka doda do gamy Panamerę Turbo S E-Hybrid z hybrydowym napędem plug-in

Napęd hybrydowy ma sporo zalet, ale dziś skupmy się na dwóch – dużym i mocnym silniku spalinowym zmniejsza on poziom emisji dwutlenku węgla, a dzięki elektrycznemu trybowi jazdy pozwala wjeżdżać do powstających w centrach niektórych miast stref z zakazem ruchu pojazdów spalinowych lub unikać opłat nakładanych za wjazd do tych stref samochodem. Wiele miast ma już konkretne plany wyrzucenia z tych miejsc diesli, a pewnie wkrótce spotka to też silniki benzynowe.

Napędy hybrydowe trafiają więc nawet do tak bezkompromisowo niegdyś sportowych pojazdów jak Porsche. Podczas salonu samochodowego w Genewie marka doda do gamy Panamerę Turbo S E-Hybrid z hybrydowym napędem plug-in. Hybrydowy napęd to czterolitrowy silnik V8 z odmiany Turbo (550 KM) połączony z jednostką elektryczną (136 KM), dając w sumie moc 680 KM i 850 Nm momentu obrotowego. Rozpędzi on samochód do 100 km/h w zaledwie 3,4 sekundy i zapewni maksymalną prędkość 310 km/h. Zużycie paliwa to tylko 2,9 l/100 km, a w przypadku poruszania się tylko na silniku elektrycznym – 16,2 kWh/100 km. Baterie o pojemności 14,1 kWh pozwalają na przejechanie w ten sposób 50 kilometrów.

Hybrydowy napęd pojawi się także w najnowszym Lexusie LS 500, kolejnej premierze genewskiego salonu. W hybrydowym układzie napędowym LS 500h, obejmującym 3,5-litrową jednostkę benzynową V6 z podwójnym układem zmiennych faz rozrządu VVT-i oraz dwa silniki elektryczne, wprowadzona została dodatkowo czterostopniowa przekładnia. Będzie to rozwiązanie z rodziny Multi Stage ze stopniowaniem mechanicznym, które debiutowało w nowym luksusowym coupe LC 500h. Łączy w sobie szereg zalet, takich jak szybsza reakcja na otwarcie przepustnicy, uzyskiwanie większych prędkości samochodu przy niższych prędkościach obrotowych silnika oraz możliwość rozwijania większej prędkości jazdy z niepracującym silnikiem spalinowym – do 140 km/h. Lexus w zapowiedziach mocno rozwodzi się na temat wysmakowanych doznań zapewnianych przez to rozwiązanie – dynamice, oszczędności i jakości. Nie podaje jednak na razie tak konkretnych danych jak Porsche. Musimy poczekać do Genewy. Na razie mamy tylko komputerowe „zdjęcie rentgenowskie” tego modelu.

## OPEL ZMIENI WŁAŚCICIELA?

W zasadzie nie powinienem stawiać znaku zapytania, bo zdaje się, że to nastąpi. Pytanie tylko – kiedy. Pierwsze takie informacje

pojawiły się w roku 2009 i co kilka lat wracają. Trudno się dziwić – od 2009 roku General Motors stracił w Europie w sumie 9,1 mld dolarów. Dla Amerykanów obszarami wzrostu są Stany Zjednoczone i Azja, zwłaszcza Chiny. Teraz mają nadzieję, że sprzedając markę, odzyskają ok. 2 mld euro.

Starający się o przejęcie Opla koncern PSA ma natomiast nadzieję na zwiększenie portfolio marek, co w przyszłości pozwoli na szersze stosowanie praktyki budowania kilku różnych pojazdów na podstawie tej samej platformy. Przykładem sukcesu takiego myślenia jest Volkswagen, który na tej samej platformie buduje m.in. Volkswageny Golfy, Scirocco, Beetle, Tiguan, Seata Leona, Skody Octavie i Yeti oraz Audi A3. Wykorzystanie wspólnych platform umożliwia użycie wielu wspólnych podzespołów – silników, skrzyń biegów, układów wydechowych, kierowniczych, hamulcowych i wielu innych elementów, a więc znaczne zmniejszenie kosztów konstruowania i budowy samochodów.

Na razie trwają rozmowy z rządami Niemiec i Wielkiej Brytanii – krajów, w których Opel ma najwięcej swoich fabryk – i związkami zawodowymi z tych zakładów. Opel ma w Europie 10 fabryk, przy czym w sześciu produkuje się samochody, a w pozostałych silniki i podzespoły. W tę liczbę włączyłem

także zakład w Tychach, który obecnie nie produkuje – jest modernizowany z myślą o nowych silnikach. W sumie pracuje w nich około 38 tys. ludzi. Dla nich budowanie samochodów na wspólnych platformach już nie musi być tak kuszące – Peugeoty, Citroeny i Ople będą mogły powstawać na jednej linii. Przez kilka lat, do wygaśnięcia obecnych linii modelowych, raczej nic się nie zmieni, dopiero kolejne generacje ze wspólnymi częściami mogą zamieszać w fabrykach.

Dla nabywców chyba niewiele się zmieni.

## HYUNDAI I30 KOMBI W GENEWIE

Hyundai pokaże w Genewie i30 w wersji Tourer, czyli kombi. Samochód ma 4585 milimetrów długości, podczas gdy wersja pięciodrzwiowa ma 4340 milimetrów. Wysokość to 1465 lub 1475 milimetrów po dodaniu relingów dachowych. Szerokość i rozstaw osi pozostają niezmiennione. Zmieni się pojemność bagażnika – w podstawowej konfiguracji wyniesie 602 litrów, a maksymalnie 1650 litrów, po złożeniu tylnej kanapy. W gamie silników są trzy jednostki – dwie benzynowe T-GDI, które mają odpowiednio pojemności 1,0 i 1,4 litra, a moce 120 KM i 140 KM oraz turbodiesel o pojemności 1,6 litra i mocy 110 KM.

PIOTR MYSZOR



MATERIAŁY PRASOWE

Baterie o pojemności 14,1 kWh pozwalają na przejechanie w ten sposób 50 kilometrów