

Fabryka silników w Tychach znowu będzie uruchomiona



Dzięki uruchomieniu produkcji w 2019 roku osiągniemy wysoką konkurencyjność

W przyszłym roku z nieczynnej obecnie fabryki silników w Tychach zaczną wyjeżdżać nowe jednostki napędowe. Będą to trzycylindrowe silniki benzynowe PSA o nazwie Turbo PureTech, które trzy razy z rzędu zostały uznane za najlepsze na świecie w swojej klasie.

– Dla zakładu w Tychach to ważna decyzja, która rozpoczyna nowy etap rozwoju fabryki, czyniąc ją ważną częścią Grupy PSA. Dzięki tej inwestycji zakład znacznie wzmacnia swoją pozycję, stając się producentem doskonałych, nowoczesnych i wielokrotnie nagradzanych silników, stosowanych w szerokiej gamie pojazdów. Dzięki uruchomieniu produkcji w 2019 roku osiągniemy wysoką konkurencyjność zakładu i zapewnimy pracownikom stabilną przyszłość, co jest jednym z kluczowych aspektów naszej działalności – powiedział Andrzej Korpak, dyrektor Opel Manufacturing Poland.

Fabryka Opla w Tychach prowadzi zaawansowane przygotowania do uruchomienia produkcji w 2019 roku. Zmodernizowano infrastrukturę zakładu, w tym powiększono powierzchnię produkcyjną i dokonano całkowitej wymiany maszyn i urządzeń. Trwają intensywne testy i prace instalacyjne, dzięki którym najnowsze, wiodące technologie produkcji i sterowania, wspierane zaawansowanymi

systemami informatycznymi, będą gotowe do uruchomienia w przyszłym roku produkcji nowoczesnej rodziny silników PureTech. Wśród zatrudnionych znajdują się zarówno pracownicy tej fabryki na czas przerwy delegowani do innych zakładów, jak i 400 obecnych pracowników fabryki Opla w Gliwicach.

PIERWSZA HYBRYDA TOYOTY NA ETANOL

Toyota pokazała w Brazylii pierwszy samochód hybrydowy, który oprócz zwykłej benzyny może wykorzystywać etanol. To paliwo bardzo popularne w Brazylii i nowy napęd, zwany Hybrid FFV (hybrid flexible-fuel vehicle), ma pomóc w popularyzacji samochodów hybrydowych w tym kraju. Silniki na etanol emitują mniej szkodliwych związków niż benzynowe. Zastosowanie etanolu dodatkowo ogranicza bilans CO₂ w powietrzu dzięki temu, że jest to paliwo w pełni odnawialne, produkowane z roślin, które absorbują dwutlenek węgla z powietrza.

Prototyp zbudowano na bazie czwartej generacji Toyoty Prius, opartej na platformie TNGA, która zapewnia lepsze osiągi oraz większą stabilność i pewność prowadzenia. Stosowany w technologii TNGA napęd hybrydowy czwartej generacji jest aż o 15% bardziej oszczędny od poprzedniego. Toyota Prius



W przyszłym roku produkowane będą nowoczesne silniki z rodziny PureTech

w warunkach miejskich porusza się na samym silniku elektrycznym średnio przez 70 proc. czasu jazdy, co udowodniły badania zespołu naukowców z Uniwersytetu Rzymskiego. Pierwsze testy prototypowego Hybrid FFV wykazały ogromną przewagę tego rozwiązania nad standardowym napędem FFV (zasilanym benzyną lub paliwami alternatywnymi) pod względem obniżenia emisji CO₂.

Prototyp Hybrid FFV to kolejny przykład realizacji przez Toyotę programu Environmental Challenge 2050, którego jednym z celów jest redukcja do 2050 roku emisji CO₂ nowych samochodów firmy o 90 proc. w porównaniu do roku 2010. Kolejnym zadaniem, jakie postawiła przed sobą Toyota, jest eliminacja emisji CO₂ z całego cyklu produkcji, użytkowania i utylizacji samochodów, włączając w to produkcję materiałów, części oraz funkcjonowanie fabryk. Do 2030 roku Toyota zamierza sprzedawać na świecie 5,5 mln zelektryfikowanych samochodów rocznie.

POJAZDY AUTONOMICZNE DALEJ OD RYNKU

Pojazdy autonomiczne już na początku przyszłej dekady miały zacząć wyjeżdżać na ulice. Termin ich wprowadzenia chyba jednak nieco się oddalił. Wszystko za sprawą Ubera, którego autonomiczny samochód

śmiertelnie potrafił kobietę przeprowadzającą rower przez drogę. Zgoda, żaden kierowca nie miałby szans jej ominąć – kobieta prowadziła rower nie na przejściu czy choćby na oświetlonej ulicy miasta, lecz w zupełnie zaciemnionym miejscu i pojawiła się w reflektorach samochodu tuż przed zderzeniem.

Problem polega jednak na tym, że wyposażony w radary, lidary i czujniki pojazd powinien „widzieć” znacznie dalej, niż sięgają światła reflektorów. Tymczasem autonomiczny samochód nawet nie zaczął hamować.

„Widzenie” świata przez samochody autonomiczne to jeden z większych problemów do rozwiązania. Na razie jednym z podstawowych minusów stosowanych technologii jest wymóg niemal idealnej czystości osłon radarów i czujników czy obiektywów kamer. Większość testów odbywa się przy dobrej pogodzie i w idealnie czystych autach, których „zmysły” są często czyszczone alkoholem, aby uniknąć smug na szkle. A co dopiero mówić o błocie unoszącym się jesienią spod kół poprzedzających aut czy śniegu? Niedawno Finowie rozpoczęli udane testy w warunkach mocnych opadów śniegu. Mimo wszystko maszyny nie potrafią sobie jeszcze tak dobrze radzić z ograniczonymi informacjami, z jakimi często musi dać sobie radę mózg kierowcy.

PIOTR MYSZOR



Prototyp zbudowano na bazie czwartej generacji Toyoty Prius, opartej na platformie TNGA



Termin wprowadzenia pojazdów autonomicznych chyba jednak się oddalił