

Bosch: 61. Międzynarodowa Konferencja dla Prasy Motoryzacyjnej

Pod opieką zintegrowanych systemów



TEGOROCZNE PRASOWE SPOTKANIE W BOXBERGU ZDOMINOWAŁY INFORMACJE O PRZEŁOMOWYCH INNOWACJACH ELEKTRONICZNYCH W DZIEDZINIE SPRAWNOŚCI NAPĘDÓW, EKOLOGII, KOMFORTU PODRÓŻY I BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO.

Trudno w jednym prasowym artykule streścić wszystkie referaty, które wygłosili na konferencji: dr Bernd Bohr – prezes działu Technika Motoryzacyjna, Rolf Bulander i Markus Heyn – prezesi działów Gasoline i Diesel Systems, Gerhard

Steiger – prezes działu Chassis Systems Control, dr Michael Bolle – wiceprezes działu Engineering Car Multimedia, Bernhard Bihr – prezes spółki Bosch Engineering GmbH oraz Hans-Peter Hübner – dyrektor działu Elektroniki Nadwozia

w spółce Automotive Electronics Robert Bosch GmbH. Każde z tych wystąpień prezentowało bowiem bardzo zwięźle co najmniej kilka nowych systemów, zdolnych zrewolucjonizować rozmaite działy konstrukcji pojazdów drogowych. Spró-

FOT. ARCHIWUM

FOT. ARCHIWUM

bujemy więc tylko zwrócić uwagę na najbardziej, naszym zdaniem, imponujące dokonania. Nie są to futurystyczne wizje nieokreślonej przyszłości, lecz pozytywnie przetestowane projekty, wdrażane już obecnie do przemysłowej produkcji.

Siedmiopunktowy program oszczędności paliwa

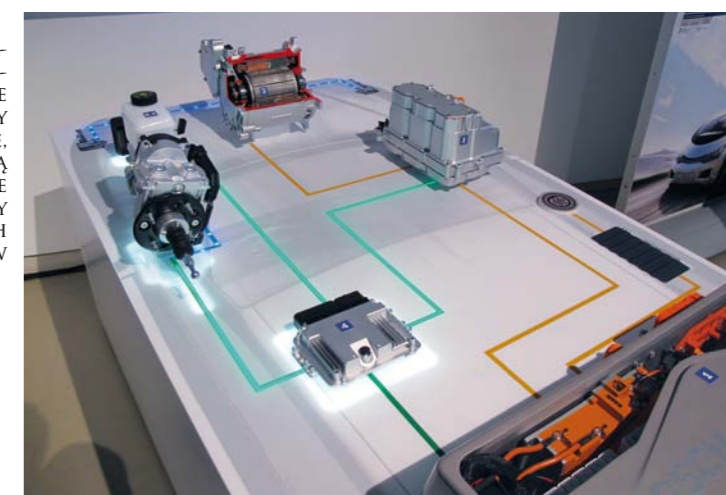
Światowe tempo rozwoju motoryzacji nie maleje, lecz zwiększa się, a Bosch jest w tej dziedzinie wiodącym twórcą nowych technologii. Jego Dział Techniki Motoryzacyjnej posiada na świecie sieć 50 ośrodków badawczo-rozwojowych i 95 zakładów produkcyjnych, usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie fabryk samochodów. Do końca obecnej dekady najbardziej interesujące dla tej firmy pozostaną samochodowe napędy spalinowe, ale stopniowo jednak wzrasta udział alternatywnych koncepcji. W roku 2020 produkcja nowych samochodów ma wynieść 110 mln sztuk, w tym 12 mln będzie mieć napęd zelektryfikowany. Dlatego celem koncernu jest dalsze doskonalenie napędów tradycyjnych oraz opracowanie takich akumulatorów litowo-jonowych, które przy niższych kosztach jednej kilowatogodziny będą zapewniać większy niż dotychczas zasięg pojazdów. Takie kierunki działań wytyczają globalne normy ekologiczne, konkretyzuje je natomiast firmowy siedmiopunktowy program rozwoju rozwiązań technicznych. Zakłada on:

- ▶ obniżkę zużycia paliwa w samochodach z silnikami o zapłonie iskrowym i samoczynnym nawet o kolejne 20% w stosunku do roku 2012 dzięki poprawie ich efektywności (np. *downsizing* i turbodoładowanie);
- ▶ automatyzację manualnych skrzyń biegów i wprowadzenie elektrycznie uruchamianych sprzęgieł typu eClutch, co umożliwi redukcję zużycia paliwa o nieco ponad 5%;
- ▶ integrację systemów Start-Stop z funkcją „asystenta jazdy”, sterowaną w oparciu o zewnętrzne dane nawigacyjne, dzięki czemu realne zużycie paliwa na drogach lokalnych spadnie nawet o 15%;
- ▶ upowszechnienie w samochodach klasy średniej napędów hybrydo-

PISALIŚMY JUŻ O HYBRYDOWYM NAPĘDZIE SPALINOWO-HYDROPNEUMATYCZNYM. W BOXBERGU POKAZANO JEGO ZASTOSOWANIE PRAKTYCZNE



NA DEMONSTRACYJNYCH STANOWISKACH WSZYSTKIE NOWE SYSTEMY WYDAJĄ SIĘ PROSTE. ZA KAŻDYM STOJĄ JEDNAK TYSIĄCE GODZIN PRACY NAJLEPSZYCH SPECJALISTÓW



ROŚNIE POPULARNOŚĆ MIĘDZYNARODOWYCH KONFERENCJI PRASOWYCH BOSCHA, WIĘC TEGOROCZNĄ IMPREZĘ PODZIELONO NA DWA GRUPOWE TURNUSY



wych z odzyskiem energii hamowania i oszczędnością paliwa do 7%;

- ▶ wykorzystanie stworzonego przez Boscha pierwszego na świecie hydropneumatycznego napędu hybrydowego do samochodów osobowych, zapewniającego redukcję zużycia paliwa średnio o 30%, a w ruchu miejskim nawet o 45%;

- ▶ zastosowanie w cięższych pojazdach oferowanego przez Boscha układu hybrydowego Strong Hybrid, dającego oszczędność paliwa do 25%;
- ▶ rozwój opracowanych przez firmę Bosch układów napędowych typu *plug-in*, łączących korzystanie z energii elektrycznej w miastach z napędem spalinowym na dalszych trasach, przy →