Continental представила результати свіжого сертифікованого TÜV випробування

дата публікації: 2019.07.14



Скорочення викидів CO2 для автовиробників важливо не тільки з екологічної точки зору. Уже в 2021 році нові автомобілі зможуть "безкоштовно" викидати лише 95 грам вуглекислого газу на кілометр. Кожен грам CO2 понад норми обійдеться виробникам в 95 євро, а потім цю цифру потрібно помножити на кількість проданих автомобілів. Тому в усьому світі йде боротьба за кожен грам CO2. У США на 2020 рік встановлений ліміт в 121 г/км, для Китаю значення дорівнює 117 г/км, а в Японії обмеження становить 105 г/км. Тому на виставці Auto Shanghai в Китаї технологічна компанія Continental представила результати свіжого сертифікованого TÜV випробування.

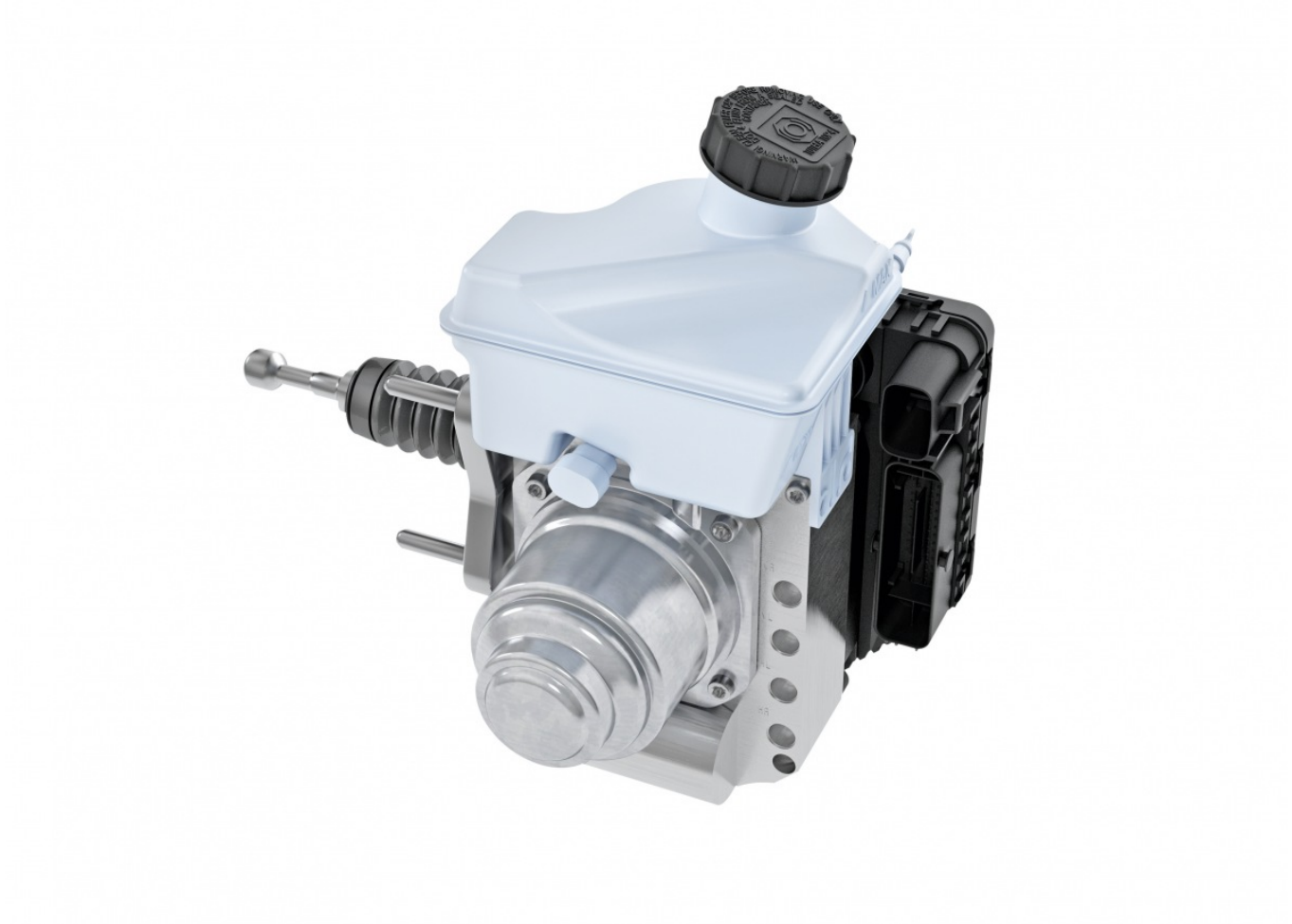
«Електрогідравлічна гальмівна система MK C1 протестована на гібридному автомобілі D-класу. В результаті зниження викидів CO2 в середньому склало 5 г/км у порівнянні зі звичайною, не оснащеною управлінням по дротах, гібридною системою гальм», - сказав **Матіас Матіч (Matthias Matic), глава відділу «Автомобільна динаміка» підрозділу «Шасі та безпека» в Continental.**

WLTP підтверджує зниження CO2

Вимірювання проводились на динамометричній дорозі відповідно до актуального циклу WLTP, Всесвітньо узгодженої процедури випробувань легкових автомобілів для визначення

споживання палива (або електроенергії) і викидів вихлопних газів автотранспортними засобами під контролем експертів TÜV. Під час кожного з трьох тестових заїздів автомобіль з MK C1 відновлював в середньому 160 Ватт-годин енергії в фазах уповільнення кожного циклу, що приблизно на 32% більше, ніж повертає традиційна система гальм. Такий результат MK C1 обумовлений постійним використанням електродвигуна як генератора при гальмуванні. Додатково заощаджена енергія потім витрачається на прискорення, знижуючи викиди CO2 і витрати палива.

«Чим менше гібрид буде використовувати гальма, розсіюючи кінетичну енергію, тим вищою буде його енергоефективність. Наша гальмівна система MK C1 максимально використовує потенціал рекуперації, дозволяє автомобілю відновлювати більше електрики і відчутно знижує викиди CO2», - сказав **Матіч**. *«В кінці 2020 року ми почнемо виробництво MK C1 в Шанхаї для китайського клієнта, слідуючи нашій стратегії виробництва "на ринку для ринку"»*. MK C1 вже випускається серійно для європейського ринку у Франкфурті-на-Майні з 2016 року і з 2019 роки для американського ринку в Моргантоні, штат Північна Кароліна.



Безкомпромісна рекуперація

У гібридних автомобілях важко досягти плавного переходу від рекуперативного гальмування до механічного. Проблема зі звичайною гібридною гальмівною системою, що включає такі окремі компоненти як тандемний головний циліндр, підсилювач гальм і система управління, полягає у відсутності м'якого від'єднання педалі. Така ж проблема була і у тестового гібрида: *«Тут також потенціал рекуперації не використовувався але педаль гальма в MK C1, не створює паразитного тиску, надаючи водієві завжди однакове відчуття педалі. Так потенціал рекуперації використовується повністю, допомагаючи скорочувати викиди CO2»*, - говорить **Маркус Блетц, старший експерт з рекуперативного гальмування відділу**

«Автомобільна динаміка».

Економія і динаміка в одному модулі
Ефективність МК С1 розраховувалася для електромобіля зі споживанням енергії 18 кВт*год/100 км. На 500-кілометровому маршруті випробування показали збільшення енергії в 4%, що дорівнює додатковим 20 кілометрам шляху. Крім того, у МК С1 є переваги в безпеці: максимальний тиск генерується електромеханічно всього за 150 мс. Працюючі в зв'язці з гальмівною системою допоміжні засоби безпеки зможуть швидше і ефективніше зупинити автомобіль.

Джерело: http://www.automaster.net.ua/drukujpdf/artykul/52152