

Japanske kompanije Micubiši motors i Tojota koriste u izradi eksperimentalnih modela ugljeni?na vlakna i aluminijum, nastoje?i da razviju što lakša vozila koja troše manje goriva, a ?ija bi prodaja bila ve?a. Na Salonu automobila u Tokiju, koji je po?eo u subotu, prikazan je koncept hibridnog automobila 1/X s karoserijom od ugljeni?nih vlakana, koji je 67 odsto lakši od prvog Tojotinog hibridnog modela "prijus".

 Micubiši motors izbacio je sportski "i-MiEV", kocept elektri?nog automobila koji ima dosta delova od aluminijuma i za 120 kilograma je lakši nego da je napravljen od ?elika...

 Tojota je uz pomo? lakših i štedljivijih vozila uspjela da preotme dobar deo kupaca u SAD od dva najve?a doma?a proizvođa?a Forda i Denera motorsa (GM), jer je potra?nja za do nedavno popularnim pik-apovima i terencima znatno opala.
 <p>
 </p> <p>

 U isto vreme, cena nafte, glavne sirovine za dobijanje benzina i drugih motornih goriva, od po?etka godine je pove?ana ?ak 42 odsto na oko 85 dolara za barel (159 litara). Benzin u SAD je, takodje, poskupeo pa sada galon (3,8 litara) košta 3,23 dolara, ali je i dalje trostruko jevtinije nego u Evropi. "Svi proizvođa?i nastoje da smanje te?inu svojih vozila. Uz sve ve?e cene benzina proizvođa?i vozila pokušavaju da uz pomo? lakšeg materijala ili tanjih delova od metala pove?aju kilometra?u s jednim punjenjem goriva", ocenio je Edvin Merner, predsednik tokijske firme "Atlantis investment riser?".

 Japanski proizvođa?i automobila koriste Salon u Tokiju da bi prikazali tehnologiju koja ?e, mo?da, na?i put do proizvodnje, kao 1995. godine kada je predstavljeno Tojotino hibridno vozilo na benzin i struju, da bi dve godine kasnije bio izradjen model "prijus" - prvi serijski automobil koji mo?e da koristi i benzin i struju.

 Kompanije iz Japana sa svojim hibridnim modelima dominiraju u štednji goriva. Tojota, Honda i Nisan, prema podacima ameri?ke vlade, proizvode osam od 10 modela s najmanjom potrošnjom goriva. Ta prednost je i pomogla japanskim kompanijama da u devet meseci ove godine pove?aju ukupnu prodaju u SAD za 3,8 odsto, dok je plasman vozila doma?e "velike trojke" Forda, GM i Krajslera opao za 7,9 procenata.

 U tromese?ju zaklju?no s junom, Tojota je zaradila 491 milijardu jena (4,3 milijarde dolara) - 4,5 puta više od GM, prenela je agencija Blumberg.
 </p> <p>
 </p> <p>

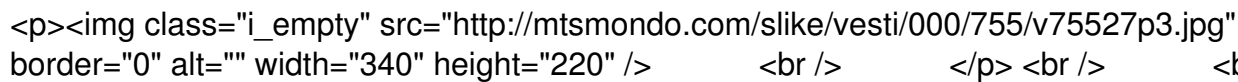
 Najve?i nedostatak ugljeni?nih vlakana je, medjutim, visoka cena, ka?e Kod?i Endo, analiti?ar firme "Kredi suis sekjuritiz" (Japan) Kod?i Endo. Prema njegovoj proceni, koriš?enje tog materijala u izradi vozila koštala bi 100 puta više nego da se upotrebljava ?elik.

 Japanska kompanija Toraj industriz, najve?i proizvođa? ugljeni?nih vlakana u zemlji, nije ?elela da obelodani cenu tog materijala, kazao je portparol Jošitaka Jamagata. "Ugljeni?no vlakno je tehnologija za budu?nost i bi?e potrebno dosta godina rada pre nego što automobilske kompanije budu mogle da ga koriste za serijsku proizvodnju", ukazao je Endo.

 Prelazak sa klasi?nih metala na taj materijal, takodje, bi zna?ila znatno prilagodjavanje postrojenja za monta?u vozila, a od kompanija bi se tra?ilo da razviju metode za njegovu recikla?u, smatra portparol Honde Sage Marije.

 Tojotin koncept 1/X mo?e da predje 150 kilometara s jednim galonom goriva koje ?ini mešavina etanola, benzina i struje i troši upola manje goriva od "prijusa" koji s galonom prelazi 72 kilometra.

 Ugljeni?no vlakno, koriš?eno u izradi gigantskih letelica "Boing 787" i "Erbus 380", oko ?etiri puta je ja?e od klasi?nih materijala koji se koriste u konstrukciji letelica, a 40 odsto je lakše. Tojota sada jedino koristi taj materijal za izradu sportske Formule jedan.
 </p>

 U opekivanju da će proizvođači vozila poći da koriste ugljenična vlakna, Toraj planira da uloži 20 milijardi jena (175 miliona dolara) u izgradnju istraživačkog centra i pogona za proizvodnju tog materijala za potrebe autoindustrije. Kompanija je procenila da bi zaključno s martom 2016. godine mogla da utrošiti prodaju materijala za izradu automobila na 350 milijardi jena, sa 124 milijarde protekle poslovne godine što, kako kažu analitičari, ukazuje da korišćenje ugljeničnih vlakana u vozilima postaje sve realnije. Proizvođači automobila se, takodje, sve više okreću aluminijumu, obojenom metalu koji je za trećinu lakši od čelika. Mazda će prikazati nov rotacioni motor u kojem kućištu će čelik prvi put biti zamenjen aluminijumom. Taj motor, koji treba da bude lansiran početkom idućeg decenije, biće lakši i moćniji od motora koji se sada koristi u modelu RX-8, tvrdi kompanija. "Nafta ima sve manje i sve je skuplja", kaže Seita Kanaj, Mazdin šef za istraživanje i razvoj, dodajući da to primorava kompaniju da stalno traga za novim načinom da poboljša svoja vozila. Napori da se smanji težina automobila imaju isto tako veliku ulogu u novim modelima kao što je bio razvoj hibridnih i vozila na gorive ćelije, uveren je direktor za investicije Alfeks investmeta, Iširo Takamacu. On je uveren da će biti sve više lakših automobila zato što je to jedini način da proizvođači poboljšaju ekonomičnost svojih modela.