

TÖLTÉSRE FEL! JÖN A MINI ELSŐ PLUG-IN HIBRID MODELLE



A MINI igazgatója, Sebastian Mackensen és a márka sorozatgyártásért felelős vezetője, Peter Wolf közösen mutatja be a MINI első plug-in hibrid hajtáslánccal szerelt modelljét.

A MINI modelljei által fémjelzett vezetési élmény zéró emissziójú mobilitással párosul, s a brit gyártó első plug-in hibrid modelljének piaci bevezetésével mindez hamarosan kézzelfogható valósággá válik. A forradalmi járműtechnológiai innováció sorozatgyártás előtti fejlesztési folyamatai lezárultak, így minden adott hozzá, hogy a belsőégésű erőforrás és az elektromos motor kettősének köszönhetően a MINI immáron tisztán elektromos meghajtással is kiguruljon az utakra, a brit márka történetében először. A MINI több mint öt és fél évtizedes sikertörténetében ezzel új fejezet veszi kezdetét, amely csordultig van energiával és a hibrid hajtáslánc nyújtotta vezetési élmény vérpezsdítő izgalmával kecsegtet.

A MINI igazgatója, Sebastian Mackensen és a márka sorozatgyártásért felelős vezetője, Peter Wolf egy sorozatgyártás-közei tesztautó segítségével enged bepillantást a MINI jövőjébe, miközben arra is fény derül, hogy a hibrid hajtáslánc sajátos járműkaraktere hogyan emeli új szintre a MINI hamisítatlan, gokartos vezetési élményét.

„A modell elsődleges célja, hogy meggyőzzük a MINI ügyfeleit a hibrid meghajtás nyújtotta előnyökről és lenyűgözzük mindazokat, akik a MINI egyedülálló vezetési élményét már a hibrid hajtáslánccal is átélték” – mondta Sebastian Mackensen. A kulcs az intelligens energiamenedzsment, amely tökéletes harmónia szerint hozza összhangba a belsőégésű erőforrás és az elektromos motor működését. Mint ilyen, a MINI első plug-in hibrid modellje a maximális hatékonyság mellett a lélegzetelállító vezetési élményre helyezi a hangsúlyt.

A tesztautóról első ránézésre senki nem mondaná meg, hogy a lemezek alatt egy plug-in hibrid hajtáslánc dolgozik. És ez nem csupán az álcázó karosszéria-fóliának köszönhető, a tervezők ugyanis a bal első kerékív mögé helyezett irányjelző-panelbe rejtették a nagyfeszültségű akkumulátor töltőaljzatát. Az utastérben a jól ismert elemeket találjuk, annyi különbséggel, hogy a hajtásláncot életre keltő és leállító Start / Stop gomb itt nem pirosan, hanem sárga színben világít. Az indításhoz ezúttal is mindössze egy diszkrét gombnyomásra van szükség, mivel azonban a hibrid modell minden esetben elektromos üzemmódban kel életre, az indítás hangtalan. A kormányoszlopra helyezett műszerfalon a fordulatszám-mérő helyét a plug-in hibrid hajtáslánc teljesítmény-kijelzője vette át, amely már az indulást követően pontos információval szolgál arról, hogy optimális járműhasználat esetén mennyi zéró emisszióval megtehető, teljesen elektromos kilométer áll még előttünk a belsőégésű erőforrás beindulásáig. Ez utóbbit a nagyfeszültségű akkumulátorban eltárolt energia mennyiségén kívül a jármű aktuális sebessége és a gázpedál állása is befolyásolja.

„A vezető nagyon gyorsan ráérez a rendszer működésére” – ígéri Peter Wolf, s eme rendhagyó technológia egészen egyedülálló vezetési élményt garantál. Azáltal, hogy a plug-in hibrid hajtáslánccal felszerelt MINI elektromos motorjának csúcsonomatéka már álló helyzetben is a vezető rendelkezésére áll, az autó katapultáláshoz hasonló gyorsulásra képes. A rendszer ráadásul a városhatárhoz érkezve sem hagyja hátra a zero emissziójú mobilitás lehetőségét, elegendő energia esetén ugyanis a hátsó ülésor alá épített nagyfeszültségű akkumulátor még autópályán is képes a tisztán elektromos meghajtásra. A plug-in hibrid MINI az alapbeállításként szolgáló AUTO eDRIVE üzemmódban 80 km/órás sebességgel, MAX eDRIVE üzemmódban pedig egészen 125 km/órás sebességgel képes tisztán elektromos haladásra. Sebastian Mackensen szerint mindez a jármű hamisítatlanul egyedülálló karakterének köszönhető: „Egy hibrid hajtáslánccal felszerelt MINI modellben az elektromos meghajtás is a vezetés magával ragadó élményét szolgálja. A tisztán elektromos meghajtás végsebességét ezért nem 30 vagy 40 km/óránál maximáljuk, hanem csak jóval a nagyvárosi forgalom tempója felett” – mondta a márka igazgatója.

A tesztautó vezetése közben Sebastian Mackensen mindegyik sebességtartományban első kézből tapasztalta ki a plug-in hibrid MINI viselkedését, és hogy az egyes tempóknál milyen határozott gázpedál-érintésre van szükség ahhoz, hogy a belsőégésű erőforrás is beszálljon a hajtásba. És ha kell, mindez a másodperc törtrésze alatt végbemegy, a megszokott, belsőégésű erőforrással szerelt testvérmodellekhez képest pedig a két motor együttes teljesítménye összehasonlíthatatlan erőtöbbletet és menetdinamikát kínál.

A MINI gokartos vezetési élménye azonban nem csupán a letaglózó gyorsulásból áll, a plug-in hibrid hajtáslánccal felszerelt autónak ezért még a legkacifántosabb hegyi serpentineket is éppen olyan agilisan és lendületesen kell végigfűznie, ahogyan azt a rajongók a modelltől mindig is elvárták. És itt lép be a képbe a vadonatúj fejlesztésű MINI következő aduása: „A futómű és a kerékfelfüggesztés tekintetében semmit sem változtattunk a hagyományos hajtáslánccal felszerelt modellekhez képest, sőt. A technika a hibrid meghajtás sajátosságai okán még intenzívebb járműkaraktert garantál” – jelentette ki Peter Wolf. Azáltal ugyanis, hogy az innovatív eDrive hajtáslánc-technológia alkatrészeit alacsonyan, a hátsó tengely közelében építették be az alvázba, a modell súlypontja még tovább csökkent, az első és a hátsó tengely közötti súlyelosztás pedig még kiegyenlítettebb lett – még tovább fokozva ezzel a MINI modelljeire jellemző legendás agilitást.

A plug-in hibrid hajtáslánc ugyanakkor még egy óriási előnyt kínál: nevezetesen, hogy az elektromos motor a hátsó kerekeket hajtja, miközben a belsőégésű erőforrás továbbra is a kormányzott kerekek sajátja. Ha pedig a két motor optimális együttműködéséért felelős intelligens energiamenedzsmenethez a dinamikus menetstabilizáló rendszer (DSC – Dynamic Stability Control) is csatlakozik, a tapadást és a menetstabilitást egyaránt a hajtáslánc visszajelzéseihez igazítja a rendszer. „Amint megcsúszás vagy tapadásvesztés kockázatát érzékeli, a menetstabilizáló rendszer a másodperc törtrésze alatt bekapcsolja a hajtásba a



készenlétben álló másik motort (bármelyikről legyen is szó), hogy ezzel növelje az elinduláshoz szükséges tapadást vagy a nagyobb kanyarsebességet” – tette hozzá a MINI sorozatgyártásért felelős vezetője.

Az intelligens energiamededzsment az AUTO eDRIVE és a MAX eDRIVE mellett egy harmadik üzemmódot is kínál a két motor hatékony együttműködésére: a SAVE BATTERY üzemmód ugyancsak egy billenőkapcsolóval aktiválható és kizárólag a belsőégésű erőforrás működtetését jelenti. Amíg ez utóbbi az autó meghajtását végzi, a generátor igyekszik minél magasabb szintre tölteni a nagyfeszültségű akkumulátor energiaszintjét, az így elért töltöttséget pedig egészen addig fenntartja, amíg a MINI ügyfele másik vezetési üzemmódot nem választ. A SAVE BATTERY üzemmódban megtett hosszabb utazások alatt a hajtásláncban keletkező energiák visszatáplálásával a rendszer képes a nagyfeszültségű akkumulátort maximálisan feltölteni, amely energiát a modell később, például nagyvárosi forgalomba érkezve hasznosíthatja.

Miután SAVE BATTERY üzemmódban haladt, a MINI visszatér a városba a tesztciklus végeztével és a kijelző figyelmezteti a sofőrt az elektromos töltés szükségességére. Mindazonáltal a tankolás szinte szükségtelen, hiszen az autó alig használt üzemanyagot tesztköre során, megmutatva a széleskörű MINIMALISM technológia hatékonyságát és használhatóságát a mindennapok során!

További információ az új személygépkocsik hivatalos üzemanyag-fogyasztási, fajlagos széndioxid-kibocsátási, illetve elektromosáram-fogyasztási adatairól a „Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen” (Tájékoztató az új személygépkocsik üzemanyag-fogyasztásáról, szén-dioxid-kibocsátásáról és elektromosáram-fogyasztásáról) (Guideline for fuel consumption, CO₂ emissions and electric power consumption of new passenger cars), kiadványban található, amely minden értékesítési helyen, valamint a Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) társaságtól (D-73760 Ostfildern-Schornhausen, Hellmuth Hirth Str. 1.) vagy a <http://www.dat.de/en/offers/publications/guideline-for-fuel-consumption.html> internetes oldalról szerezhető be: Leitfaden CO₂ (Guideline CO₂) (PDF – 2,7 MB)

* *

További információ:

Salgó András, vállalati kommunikációs menedzser
Tel.: +36 29 555 115; e-mail: Andras.Salgo@bmw.hu

A BMW Group magyar nyelvű sajtóoldala a következő címen érhető el:
www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/hu/startpage.html

A BMW Group

A BMW, a MINI és a Rolls-Royce márkák tulajdonosaként a BMW Group a világ vezető prémium autó- és motorkerékpár-gyártó vállalata, amely prémium pénzügyi és mobilitási szolgáltatásokat is kínál. Világcéggként a BMW Group 14 országban összesen 31 járműgyártó és -összeszerelő létesítményt üzemeltet, termékeit pedig értékesítési hálózatán keresztül a világ több mint 140 országában forgalmazza.

2015-ben a BMW Group hozzávetőlegesen 2,247 millió autót és közel 137 000 motorkerékpárt értékesített világszerte. A vállalat mintegy 92,18 milliárd eurós összbevételével a 2015-ös pénzügyi



évben mintegy 9,22 milliárd eurós nyereséget termelt. A 2015. december 31-i összesítés szerint a BMW Group világszerte 122 244 embert foglalkoztat.

A BMW Group sikerét hosszú távú gondolkodással és felelős működéssel alapozta meg. A vállalat stratégiájának alapvető része a környezetvédelmi szempontból és szociálisan is fenntartható értéklánc, a termékei által képviselt, mindenre kiterjedő felelősség és az erőforrások megőrzése iránti elkötelezettség.

www.bmw.hu

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>