

Arccal a hidrogén felé: a Toyota és a BMW erősíti együttműködését

A Toyota úgy gondolja, hogy a karbonsemleges jövő felé nem egyetlen, hanem több út is vezet. Európában a BMW gondolkodik hasonló módon. A két cég eddig is kooperált, s most arról döntöttek, hogy fokozzák együttműködésüket.

Szeretnek sokan leegyszerűsítve gondolkodni, így ők azt mondják, hogy hamarosan ki kell dobni mindent (dízelt, benzinest, hibridet), ami eddig volt, és kizárólag elektromos autókkal kellene megoldani a közlekedést, áruszállítást. Aztán szembe jön a valóság, és kiderül, hogy lassan épülnek az elektromos töltők, és amelyik létrejön, ott túl drága az áram. Az is hamar kiderült, hogy nem mindenkinek felel meg az elektromos autó, mert egy több száz kilométeres túra során nem szeretne háromszor-négyszer töltőt keresni és szurkolni, hogy működjön is, és ne is legyen hosszú a sor.

A Toyota közel három évtizede vezette be a hibrid rendszerét, így nyugodtan mondhatjuk, ők az elektrifikáció úttörői, és azóta is fejlesztik ezt az egyre népszerűbbé váltó hajtási módot. De nem álltak meg itt. Szintén még az előző évezredben, 1992-ben kezdtek el dolgozni az üzemanyagcellás technológián – azaz sokkal korábban, mint arra bármelyik vetélytársuk gondolt volna. Az előny a fejlesztés során 2014-ben vált kézzelfoghatóvá, amikor a Toyota bemutatta a Mirai FCEV-t, azaz az üzemanyagcellás elektromos autót. Az ilyen kocsiba sűrített hidrogéngázt kell tankolni, a fedélzeti átalakító ebből hoz létre villanyáramot, amely meghajtja az autót, a kipufogóból pedig tiszta víz csöpög, miközben a hatótáv 500 km körül van. A technika gyors elterjedését itt is a megfelelő infrastruktúra hiánya gátolja.

A Toyota – és időközben más gyártók is – azonban hisznek az üzemanyagcellás autózásban. Így lett a BMW a Toyota európai együttműködő partnere. A két vállalat együtt fejleszti a harmadik generációs üzemanyagcellás rendszert, valamint együttműködnek a szükséges infrastruktúra megalkotásában is. A 2011 óta zajló együttműködés mostantól magasabb szintre lép, és az a cél, hogy a közeljövőben a két márka széles üzemanyagcellás modellpalettát kínáljon a vásárlóknak. A dolog távolról sem reménytelen, hiszen a gyerekcipőben járó hidrogéntöltő infrastruktúra ellenére a Toyota két évvel ezelőtt már több mint kétezer Mirait értékesített.

A BMW 2028-ban tervezi bemutatni első nagy sorozatban gyártott FCEV-modelljét, amelyben már benne lesznek a Toyotával közös fejlesztések eredményei. A két óriáscég kooperációjának másik fontos területe a költségcsökkentés lesz. Azon dolgoznak, hogy miként lehetne minél olcsóbban megoldani a kutatási-fejlesztési tevékenységet, a beszerzést, valamint a nagysorozatú gyártást úgy, hogy a létrehozott hajtási rendszerek személy- és áruszállító járművek számára egyaránt alkalmasak legyenek.

A hidrogén-üzemanyagú közlekedés alfája és ómegája azonban a megfelelő számú töltőállomás kiépítése. Első – mintegy a többieket bátorító – lépésként maga a két cég teremt majd igényt a hidrogénre mint üzemanyagra és úgynevezett „igényközpontokat” hoznak létre hidrogén-töltőállomásokkal. A sűrűn lakott régiókban ugyanis nyilván sokkal több autót és furgont is használnak, így logikus, hogy itt épüljenek meg először ezek a központok. Később, ahogy a hálózat egyre nő, úgy csökken fokozatosan a szükséges berendezések és a hidrogén mint üzemanyag ára is.

Koji Sato, a Toyota elnöke így fogalmazott: „Örülünk, hogy együttműködésünk a BMW-vel új szintre lép, hiszen mind a két cégre jellemző a különböző technológiák iránti nyitottság, valamint az a meggyőződés, hogy a karbonsemleges jövőhöz nem egyetlen út vezet. Ezért megkettőzzük erőfeszítéseinket, hogy a jövőben a hidrogén is része legyen a társadalom legfontosabb erőforrásainak”.

Fotók: *Composites World, Hydrogen Today, Toyota*

Forrás:

<https://news.smartermedia.hu/nemzetkozi-hirek/arccal-a-hidrogen-fele-a-toyota-es-a-bmw-e-rosviti-egyuttmukodeset>