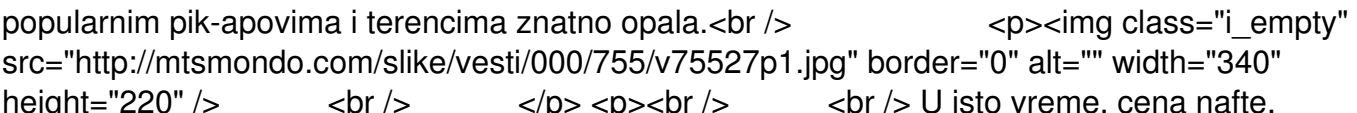
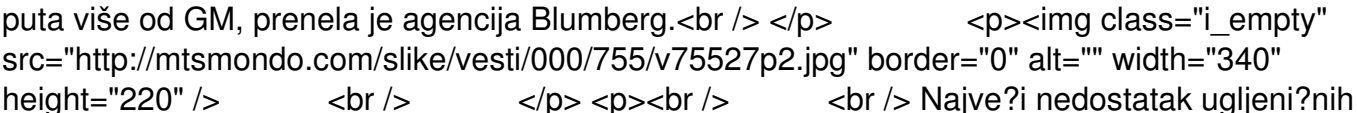


Japanske kompanije Micubiši motors i Toyota koriste u izradi eksperimentalnih modela ugljeni?na vlakna i aluminijum, nastoje?i da razviju što lakša vozila koja troše manje goriva, a ?ija bi prodaja bila ve?a. Na Salonu automobila u Tokiju, koji je po?eo u subotu, prikazan je koncept hibridnog automobila 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... Toyota 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 Generala motora (GM), jer je potražnja za do nedavno popularnim pik-apovima i terencima znatno opala.

 U isto vreme, cena nafte, glavne sirovine za dobijanje benzina i drugih motornih goriva, od po?etka godine je povećana ?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 jeftinije 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 povećaju kilometražu s jednim punjenjem goriva", ocenio je Edwin 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. Toyota, Honda i Nissan, 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 povećaju 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.

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

Japanska kompanija Toray 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 budućnost 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 montažu vozila, a od kompanija bi se tražilo da razviju metode za njegovu reciklažu, smatra portparol Honde Sage Marije.

Tojotin koncept 1/X mo?e da pređe 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. Toyota sada jedino koristi taj materijal za izradu sportske Formule jedan.

<p>
 </p>
 U o?ekivanju da ?e proizvođa?i vozila po?eti da koriste ugljeni?na vlakna, Toraj planira da ulo❖i 20 milijardi jena (175 miliona dolara) u izgradnju istra❖iva?kog centra i pogona za proizvodnju tog materijala za potrebe autoindustrije. Kompanija je procenila da bi zaklju?no s martom 2016. godine mogla da utrostru?i prodaju materijala za izradu automobila na 350 milijardi jena, sa 124 milijarde protekle poslovne godine što, kako ka❖u analiti?ari, ukazuje da koriš?enje ugljeni?nih vlakana u vozilima postaje sve realnije.

 Proizvođa?i automobila se, takodje, sve više okre?u aluminijumu, obojenom metalu koji je za tre?inu lakši od ?elika. Mazda ?e prikazati nov rotacioni motor u ?ijem ku?ištu ?e ?elik prvi put biti zamenjen aluminijumom. Taj motor, koji treba da bude lansiran po?etkom idu?e decenije, bi?e lakši i mo?niji od motora koji se sada koristi u modelu RX-8, tvrdi kompanija. "Nafte ima sve manje i sve je skuplja", ka❖e Seita Kanaj, Mazdin šef za istra❖ivanje i razvoj, dodaju?i da to primorava kompaniju da stalno traga za novim na?inom da poboljša svoja vozila.

 Napori da se smanji te❖ina automobila ima?e isto tako veliku ulogu u novim modelima kao što je bio razvoj hibridnih i vozila na gorive ?elije, uveren je direktor za investicije Alfeks investmeta, I?iro Takamacu. On je uveren da ?e biti sve više lakših automobila zato što je to jedini na?in da proizvođa?i poboljšaju ekonomi?nost svojih modela.