

FF50 Blue, a kék érintés

A Hella az esseni motorshow alkalmával mutatta be megbízható, kis helyigényű pótfényszóróját, a kék fedőlencsékkel ellátott „FF50 Blue”-t. Az FF50 Blue az autónak egyedi megjelenést kölcsönöz, miközben nagyobb biztonságot nyújt rosszul megvilágított környezetben vagy kedvezőtlen időjárási



körülmények között. A számítógép által meghatározott geometriájú, ún. szabad forma (FF) felületi kialakítású reflektor a fedőlencsékkel és a H7-es izzóval optimális fényeloszlást garantálnak az úton. Az FF50 fénykibocsátását divatos kék designnal koronázták meg. A kibocsátott fény fehér színű. A fényszórót álló és függesztett módon is fel lehet szerelni.

2004. január 22-én kezdte meg működését a **Brembo Ceramic Brake System SpA**, a Brembo és a DaimlerChrysler 50–50% tulajdoni megosztású joint venture cége. Az olaszországi Stezzanóban (Bergamo) működő vállalat feladata a kerámia féktárcsák kifejlesztése, gyártása és értékesítése.

* * *

A **Delphi** 58 millió euróért megvette a Grundig autórádió üzletágát.

* * *

A Michelin-csoport és a TRW Automotive 50–50%-ú joint venture vállalatot hozott létre **EnTire Solutions, LLC** néven. A cég feladata, hogy fejlett fedélzeti guminyomás-ellenőrző rendszert (TPMS) fejlesszen ki és gyártson az egész világ számára. A TPMS (tire pressure monitoring system) közvetlen mérőrendszerű, a nyomásjelet egy, a szeleppel integrált nyomásjeladó szolgáltatja. A készüléket személygépkocsikhoz és kisteherautókhoz egyaránt fogják gyártani.

Szervisszerződések nagyító alatt

A Brüsszelben kinyilatkoztatott, az autós ágazat szabályrendszerét alapjában megváltoztató (megváltoztatni kívánó) GVO-rendeletéről a mai napig sokat beszélnek. A 2003. október elsejei bevezetés után a német kollégák arra voltak kíváncsiak, vajon az autógyártók betartják-e az új szabályokat. Mi áll az újonnan kötött szervisszerződésekben? (Mint ismert, az új GVO alapján külön szerződést kell kötni az újautó-értékesítésre, az alkatrészforgalmazásra és a szervizműveletekre.) Ezenkívül arra is választ akartak kapni, hogy hol, illetve milyen jellegű, mekkora mértékű új költségek merülhetnek fel. A németországi EK Fahrzeugtechnik GmbH független javítóműhely tulajdonosa, Egbert Kogelheide levélben fordult mintegy 30 autógyártóhoz. A körkérés eredménye sokak számára talán nem is olyan meglepő: egyes gyártók kikötései a szervisszerződésekben nem felelnek meg az uniós irányelveknek. Például a Mitsubishi megköveteli 41 oldalas személyautó-szerviz szabványrendszerében, hogy legalább 3 munkahelynek / munkaadónak kell lennie egy javítóműhelyben. A szerződéses Fiat-javítóműhelyek érvényben lévő szabványrendszere szerint viszont 4 szerelőre van szükség. Ha egy javítóműhely mindkét márka szervizelését akarja végezni, akkor a kétféle előírás összeegyeztetése elég nehezen fog menni. Tovább nehezíti a helyzetet, hogy a japán márka azt is előírja, hogy egy több márkával foglalkozó javítóműhelyben a szerelőknek Mitsubishi-szerelőként felismerhetőnek kell lenniük, míg a Fiat ragaszkodik a márkafüggetlen munkaruházathoz. A Ford a szerződéses Ford-javítóműhelyek számára íródott alapkövetelményekben számos marketingintézkedést ír elő. Megkövetelik az ügyfélszolgálati terület aktuális Ford-szerviz reklámmal való ellátását, továbbá évente legalább hat, a Ford által javasolt szervizmarketing tevékenység elvégzését. Sőt, a Mitsubishi a minimális folyószámlakeret nagyságát is elő akarja írni. De az aktuális szervisszerződések részét képezheti – a szakmai kritériumok mellett – például a vevői parkolóhelyek számának a meghatározása is. Kogelheide az autógyártók egyes válaszait a ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, a német autós ágazat központi szövetsége) és a ZKF (Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik, a karosszéria- és járműtechnika központi szövetsége) szakszövetségekkel is közölte. „Ez nem GVO-konform” – értékelte a megállapodásokat Wilhelm Hülsdonk, a ZDK elnökségi tagja. „Csak a minőségi szabványok döntöek, más nem. És ami kívánatos, az nem mindig kell a szakszerű javításhoz” – kommentálta Hülsdonk a gyártók olyan igényeit, mint a közvetlen átvétel vagy a költségesebb műhelyfelszerelés. Hasonlóan látja a helyzetet Friedrich Nagel, a ZKF elnöke is: „A megállapodások a karosszéria javító és fényezőműhelyek számára érdektelenek. Egyik autógyártó sem akadályozhatja meg, hogy szakműhelyeink végezzék autók javítását és fényezését.” Nem csak a szervisszerződésekben meghatározott feltételek adhatnak okot a vitára. „A beruházási költségek hatalmasak, ezek pedig akkor merülnek fel, mielőtt még egy szerződés megkötéséről beszélhetnénk” – összegzi az autógyártókról szerzett tapasztalatait Egbert Kogelheide. A Kia Motors Deutschland GmbH (a németországi Kia-importőr) által megkövetelt pénzügyi ráfordítás például mintegy 22 443 euróra rúg. A DaimlerChrysler által előírt, csak a diagnosztikai műszerekre irányuló ráfordítások pedig körülbelül 33 500 eurót tesznek ki. Pótlólagos költségek az új GVO-szabályozás mellett is felmerülhetnek, a javítási és alkatrészadatokhoz való szabad hozzáférés területén. A Volvo például 2500 euróért biztosítja a hozzáférést internetes „iVADIS” nevű, műszakidokumentáció- és alkatrész katalógusához. A DVD-n vagy CD-n tárolt műszaki adatokért a DaimlerChrysler akár 3745 eurót is elkér az adatcsomagtól és a felhasználók számától függően. A körkérést összeállító Egbert Kogelheide (aki egyben ugye független javítóműhely-tulajdonos) az eredmények ismeretében eldöntötte, hogy nem fog szervisszerződést kötni egy gyártóval sem, mint mondja: „A költségek túl magasak, a haszon pedig kérdéses.” Valószínűsítjük, hogy még sokan fogják követni példáját, és maradnak függetlenek – legalábbis addig, amíg még lesznek ilyen és ehhez hasonló, az új GVO irányelveivel ellentétes előírások és intézkedések.

Forrás: Krafthand

Hella-világújdonság – az első sorozatgyártású fényszóró fehér LED-del

A világon először a Hella épített be helyzetjelzőként és nappali menetjelző világításként fehér színű világítódiodát, LED-et egy személygépkocsi, az Audi A8 W12 fényszórójába, mellyel teljesen új fejezetet nyit a világítástechnikában. 2010-re ezeket a gazdaságos, hosszú élettartamú és nagyon erős fényforrásokat fogják alkalmazni a tompított, a reflektor és a ködfényszórók esetében is. A műszaki előnyökön kívül a fehér LED teljesen új lehetőséget nyújt az autók frontrészének designjában. Erre az Audi A8 W12 egyesített elhelyezésű, nappali világítása jó példa. Öt nagy erejű, fehér LED van mindegyik fényszóró-

ban, elrendezésük pedig olyan, mint az 5 ponté a dobókockán. A nappali és az éjszakai világítás is összeteveszthetetlen megjelenést ad az A8-asnak. A LED-ek világos színe olyan, mint a xenonfényé, amely optimális útmegvilágítást nyújt a bi-xenon modulon keresztül. A fehér fényvel világító diódák nemcsak a gépkocsikét meghaladóan hosszú élettartamú fényforrások, hanem fényáramuk is meghaladja a korábbi világítóeszközökét. Ráadásul úgy, hogy áramfelvételük csak töredéke azokénak. A xenonlámpa fényével egyező színű LED-ek megfelelő alapvilágítással egészítik ki a lehajtókban és szűk kanyarokban hozzájuk kapcsoló kanyarlámpák fényét. Egy EU-szabályozás 1995 óta engedélyezi speciális nappali



világítótestek használatát. A nappali világítás használata kötelező mind egyik skandináv országban, és más európai országokban is, például Svájcban, Olaszországban, Lengyelországban, Magyarországon, Németországban pedig megengedett. Tanulmányok és tesztek bizonyítják, hogy a halálos balesetek száma jelentős mértékben, egyes vizsgálatok szerint akár 25 százalékkal is csökkenthető a nappali világítás alkalmazásával. A kis áramfelvételű LED-ek használatával a végső akadálya is elhárul a tompított gépkocsi-világítás nappali használatának egységes európai gyakorlata elől.



Fénygyűrűk

A Hella a BMW 3-as (E36) sorozata számára új, fekete designnal mutatta be exkluzív fényszóróit, feltűnő CELIS fényvezető gyűrűkkel. A körkörös helyzetjelző fény kifejezetten jól néz ki a fekete fényszóróban. A divatos fekete megjelenést elsötétített fényszórózónákkal érték el, melyek az alapfunkció tekintetében semlegesek, tehát egyáltalán nem befolyásolják a fényszóró fénykibocsátását. A fényvezető gyűrűk fényét a jelenleg elérhető legfényesebb és legerősebb fehér LED-ek adják. Az üveg fényszóróval együtt az autó éjjel és nappal egyaránt összeteveszthetetlen és feltűnő megjelenésű. A CELIS-fénytechnológiát alkalmazó feltűnő helyzetjelző lámpákat előzetesen a BMW 5-ös és 7-es sorozatokhoz szánták. A technológia alapja: a tompított és a reflektor fényvetőket egyaránt körülvéshi a körkörös helyzetjelző fény. A tompított fényért DE-vetítőmodul a felelős, amely homogén megvilágítást ad az útnak.



A nagy hatótávolságú és irányított fényt FF-geometriájú reflektor állítja elő, fényforrásként erős H7 halogénizzók szolgálnak. A fényszóró-átalakítás minden E36 sorozatú BMW-modell esetén megoldható (melyet 1990 decembere után gyártottak). A BMW 3-as

sorozathoz a fényvezető gyűrűkkel ellátott, továbbfejlesztett fényszóró erős fényű, krómbevonatú verzióban is elérhető, xenon vagy halogén tompított fényvel.

A BMW modelljeit követően a Hella az 1991 szeptemberétől gyártott Volkswagen Golf 3-as típushoz is bemutatta az új technológiájú fényszóróit. Így a Golf-tulajdonosokon a sor, hogy egyedibbé tegyék autójuk megjelenését. A Golfhoz a fényszórószett 2004 III. negyedévéől lesz megvásárolható.



Kétfokozatú féklámpa

Miután a közelmúltban megkapta az engedélyt, a BMW bevezeti a kétfokozatú féklámpát Németországban és majdnem mindegyik európai piacon. Eddig ezt a technológiát csak az Egyesült Államokban kínálhatták. A biztonsági berendezés 2003. december 1-jétől a BMW 3-as és 5-ös sorozat minden modelljéhez szériában jár. A 6-os kupé és az X3-as a kétfokozatú féklámpát 2004 januárjától kapja meg szériában, az X5-höz és a Z4-hez 2004 áprilisától lesz elérhető. A kétfokozatú féklámpa tulajdonképpen dinamikus fékerőjelző, melynek révén a követő autózvezető látja, milyen intenzíven lassít az előtte haladó autó. Ezáltal hozzáigazíthatja saját reakcióját az adott szituációhoz. Az eredmény: kevesebb ráfutásos baleset és ezzel nagyobb biztonság az utakon, jobb fékezési és követési magatartás, mivel a felesleges fékezések és gyorsítások így elkerülhetők, továbbá egy egyenletesebb haladás, főleg menetoszlopban, ami minden forgalomban részt vevő bizton-



ságát és kényelmét növeli. Műszakilag a kétfokozatú féklámpát pótlólagos világítótestekkel oldják meg, amiket akkor aktiválnak, ha a vezető vészfékezést hajtott végre, vagy ha az ABS beavatkozik. Az adott BMW-modell világításgeometriájának függvényében a rendszer bekapcsolja a pótlólagos világítótesteket vagy a zárófényt, melyek akkor erősebb fényerővel vezérlik a féklámpákat.

Mivel a vezető általi fékezés közben az ABS-érzékelők a jármű sebességét és lassulását mérik, az elől haladó kocsi vezetőjének a rendszerrel való visszaélése ki van zárva: ha az elől haladó csak megérinti a fékpedált, hogy így megijessze a szorosan követő autóst, akkor a pótlólagos féklámpák nem aktiválódnak.

Workshop

autóklíma

2004. március 6., szombat

Bánki Donát Szakközépiskola
Budapest, Váci út. 179-183.

**KIÁLLÍTÓK
JELENTKEZÉSÉT VÁRJUK!**

x_meditor
Autóinformatikai üzletág

Cím: 9023 Győr, Csaba u. 21.
Levél cím: 9002 Győr, Pf. 158.
Tel.: 96/618-061, fax: 96/618-063.
E-mail: nagy.viktor@xmeditor.hu
www.autotechnika.hu

MEGHÍVÓ

Ma senki sem akar, és nem is tud a klímaüzletből kimaradni! – A klímaworkshop ezt az üzletet kívánja segíteni azzal, hogy a partnerek találkozásának koncentrált lehetőségét teremti meg. A személyautó- és haszongépjármű-autóklíma szerviz- és javítóeszközeinek, berendezéseinek, szerszámainak, alkatrészeinek, szakirodalmának, szakképzésének teljes kínálata. Jegyezze elő, jöjjön el – legyen tájékozott! A belépés ingyenes.