

A PSA Peugeot Citroën új gyárat avatott a szlovákiai Nagyszombatban



Október 19-én, csütörtökön Thierry Peugeot, a Peugeot SA felügyelőbizottságának elnöke és Jean-Martin Folz, a PSA Peugeot Citroën elnöke ünnepélyes átadás keretében felavatta a csoport új nagyszombati üzemét Szlovákiában. Az ünnepségen jelen volt Robert Fico szlovák miniszterelnök és Štefan Bošňák, Nagyszombat város polgármestere is. Az üzem tavaly június óta gyártja a Peugeot legújabb modelljét, a 207-est. A gyártóközpont 192 hektáros területen épült, és négy fő létesítményből áll – présüzem, karosszériagyártás, fényezés és végső összeszerelés –, melyek három műszakban, évente 300 000

gépkocsi gyártására alkalmasak. A gyár jelenleg 3000 embert foglalkoztat. A közelben kialakított beszállítói park máris egy tu-

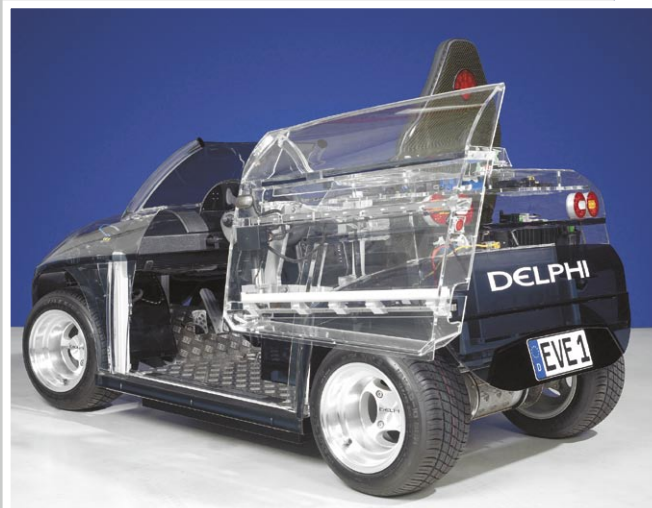
cat vállalkozásnak ad otthont. A 2003 elején bejelentett, és az üzem megépítését, valamint az első modell gyártásának elindítását magában foglaló projekt összesen 700 millió eurós beruházást igényelt. Az üzem és a gyártósorok megépítése és üzembe helyezése mindössze két évet vett igénybe, és a Peugeot 207 előszériájának gyártása már 2006 elején megkezdődhetett. Az új nagyszombati gyár a PSA Peugeot Citroën „Konvergencia” tervének minden előnyét magába foglalja. A Konvergenciaterv egy, a Csoport teljes gyártási bázisát felölelő, állandó fejlesztési folyamat. Ez az ambiciózus stratégia elsősorban a csoporton belül és általában az autópárhazban kifejlesztett legjobb gyártási és technológiai gyakorlatok átvételét és alkalmazását célozza meg. E stratégiaának köszönhetően a nagyszombati gyár már most kimagasló eredményeket ért el a munkaerőképzés, a gyártási módszerek, a „just-in-sequence” logisztika és az általános gyártási minőség terén. Ily módon a nagyszombati gyár sikeresen lefektette a PSA Peugeot Citroën hatékony és egységes gyártási rendszerére való áttérés alapjait. „A nagyszombati gyár minden célkitűzésünknek eleget tett mind a gyárépítés, mind a munkaerő-felvétel és -képzés szempontjából”, mondta Jean-Martin Folz, a PSA Peugeot Citroën elnöke. „A tervezett határidők betartásának és a kiváló gyártási minőségnek köszönhetően a gyár kiváló kezdetek elé néz.” Jean-Martin Folz hozzátette, nagyon hálás a szlovák hatóságoknak, hogy aktívan támogatták a projektet az elmúlt három év során, és hozzájárultak ahhoz, hogy mindez megvalósuljon.

A Volkswagen áttörést ért el a tüzelőcella területén

A Volkswagen-konzern kutatás-fejlesztési részlege áttörést ért el a kulcsfontosságúnak számító tüzelőcella-technológia területén. Az új membránnal és új elektrodákkal kiegészített, újonnan kifejlesztett rendszer számára most megnyílt az út a sorozatgyártás felé. Az ebben a formában az egész világon egyedülálló nagy hőmérsékletű tüzelőcella az eddig ismert kis hőmérsékletű tüzelőcellák számos hátrányát megszüntette. Az új rendszert szinte az összes autótípusban be lehet vetni. Jürgen Leohold, a Volkswagen-konzern kutatás-fejlesztési vezetője szerint a gyártó saját fejlesztésű nagy hőmérsékletű tüzelőcellája az egész rendszert könnyebbé, kompaktabbá, ellenállóbbá és jutányosabbá teszi. Ezek döntő kritériumok ahhoz, hogy a tüzelőcella nagyszorozatú gyártása beinduljon. Leohold szerint a nagyhőmérsékletű tüzelőcella a jövő egyik nagy vívmánya. Előreláthatólag a 2010-es évben lehet már kísérleti járművek erőforrása a továbbfejlesztett nagyhőmérsékletű tüzelőcella. A Volkswagen 2020 körül fog megjelenni az első mindennapi használatra alkalmas és megfizethető tüzelőcellás hajtású gépjárművel. A Volkswagen pontosan egy évtizede vesz részt aktívan a tüzelőcellás kutatásokban.

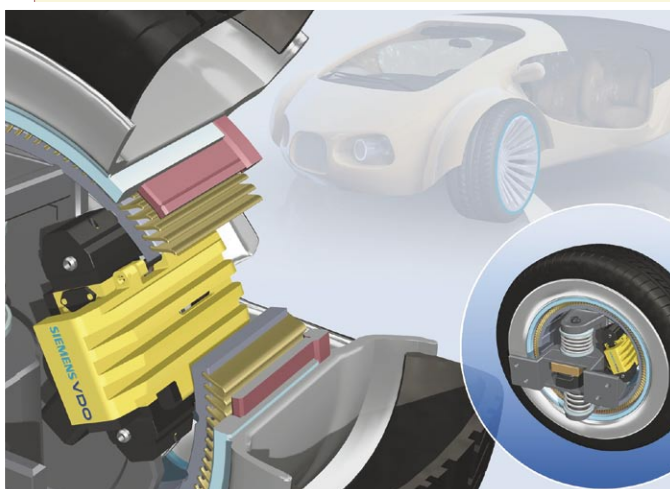
A Delphi az Electronica 2006 kiállításon

November 14–17. között tartották Münchenben, Németországban az Electronica 2006 kiállítást. A Delphi amerikai autópárhazi konzern ennek keretében mutatta be EVE névre keresztelt koncepcióautóját, amely bepillantást nyújt a legújabb elektromos/elektronikus szerkezetek technológiájába. Annak ellenére, hogy egyre több



elektromos és elektronikus berendezést mutatnak be annak érdekében, hogy növeljék a kényelmet és a vezetési biztonságot, ezek elrejtve vannak beszerelve az autókba. Ezzel szemben az EVE (Engineering Vehicle Electric/electronic) kocsiszekrényét – a bemutatás kedvéért – fémlemez helyett plexi alkotja, melyen keresztül láthatóvá válnak az eddig rejtett elektromos/elektronikus berendezések. Technológiailag EVE egy 100 százalékban „x-by-wire” jármű, melyben a mechanikus részegységek számát a minimálisra csökkentették, és mechatronikus/elektronikus egységekkel helyettesítették. Az EVE azt mutatja be, mi érhető el akkor, ha az elektromos/elektronikus rendszereket ideálisan integráljuk az autó szerkezeti felépítésébe. Továbbá az EVE prototípusa a legújabb elektromos/elektronikus – hibrid komponenseknek és a LED-es világítási rendszertechnológiának.

Siemens VDO-újdonságok



A Siemens VDO piezo common rail dízel befecskendező-rendszereket gyárt könnyű haszongépjárművekhez, mint például kis áruszállítókhöz és amerikai pick-upokhoz, 6 tonna össztömegig, valamint 6,5 liter hengerűrtartalomig.

A cég másik nagy horderejű újdonsága eCorner névre hallgat. Ebben a rendszerben a hajtásláncot, a kormányzást, a lengéscsillapítókat és a fékeket a jövő autóiának kereteibe integrálják.



A PSA új elnöke Christian Streiff

APSA felügyelőbizottsága, Thierry Peugeot elnökletével Jean-Martin Folz utódjaként Christian Streiffet nevezte ki az igazgatótanács elnöki posztjára. Kinevezése a felügyelőbizottság 2007. február hatodikai ülésével lép hatályba. Az új elnök 1954. szeptember 21-én született. Pályájának nagy részét (1979–2005) a Saint-Gobain csoportnál töltötte, ahol jelentős ipari és nemzetközi tapasztalatot szerzett különböző területeken mind Európában, mind pedig az Egyesült Államokban, Brazíliában és Kínában. 2004-ben a Saint-Gobain csoport vezérigazgatója, majd 2006-ban az Airbus elnöke lett. Emellett 2005 óta tagja a Thyssen-Krupp és a Continental AG csoport igazgatótanácsának.

A Valeo elektromágneses szelepvezérléssel helyettesíti a bütykös tengelyt

A Valeo cég a közelmúltban, a franciaországi Mortefontaine-ben lévő teszt pályán megtartott Ride&Drive rendezvényén mutatta be az EVA (Electromagnetic Valve Actuation) névre hallgató elektromágneses szelepvezérlését. Ez a bütykös tengely nélküli („camless”) rendszer a hagyományos, bütykös tengelyes szelepvezérlést aktuátorokkal váltja ki, melyek közvetlenül az egyes szelepvezetékeken keresztül, a hengerfejek külső oldalán lettek elhelyezve, és a szelepeket egyenként tudják vezérelni. A működési elv egy rezgő/lengő tömeg-rugó rendszeren alapul, ahol két mágneskeres egy szelepet tetszés szerint nyit vagy zár. A vezérlésért két rugó felel, melyek közül az egyik mindig előfeszültség alatt áll. A vezérelt szelepek funkciójától függően a beszállító két rendszert különböztet meg: a „full camless” technológia esetén a beömlőszelep és a leeresztőszelep is elektromágnesesen vezérelt. A „half camless” rendszer esetén ezzel szemben csak a beömlőszelep vezérlése elektromágneses. Mindkét variánst a VCU szelepvezérlő egység és az ECU elektronikus vezérlőegység teszi teljessé. A motorban található VCU egység felel az egyes szelepek optimális vezérléséért. Rendelkezik egy DC/DC-átalakítóval és 32 bites mikrovezérlővel a mindenkori 4 szelep számára. Egy hűtővízrendszer feladata megakadályozni, hogy a rendszer hőmérséklete meghaladja a 105 fokot. Az alacsonyabb üresjárati fordulatszám, valamint a hengerek és a szelepek „kikapcsolásának”, és a szelepek célzott, a dugattyúállástól független vezérelhetőségének a jövőtől az EVA-technológiával, a gyártó állítása szerint 15–20 százalékkal csökkenthető az üzemanyag-fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás. Ezzel párhuzamosan a motor forgatónyomatéka 20 százalékkal nagyobb lesz az kisebb fordulatszám-tartományokban.

