

MIÉRT NEM ÍRUNK MÉG A VW-BOTRÁNYRÓL?

Autóműszaki kéréseket taglaló szaklapként, amelyik a gépjárműfenntartást jelöli meg fő témájának, egy ilyen, alapvetően ebbe a tárgykörbe tartozó problémáról nem teheti meg, hogy ne írjon. Fogunk is, ha már lesznek egzakt műszaki információink.

Ma még – az Autótechnika október végén megjelenő 2015/10. számának a szerkesztésekor – a gyár nem tette közzé a mi tárgyalásmódunkhoz szükséges tudnivalókat. Miután javából bulvártémáról van szó, ehhez mindenki azonnal hozzátette félinformációit, találgatásait, hallatlan ostobaságokkal megspékelve (tudják: foci, gyereknevelés, autó – ehhez mindenki ért...).

Hírek a gyártól és mérvadónak tekinthető hatóságoktól szinte minden nap érkeznek, egyre többet lehet megtudni a visszahívások majdani menetéről, az érintett gépkocsi- és motortípusokról, azok darabszámáról. Ma még szinte semmit nem tudni a műszaki intézkedésekről, például a kocsicseréről, a szoftverfrissítéssel megoldható esetekről, új emissziótechnikai elemek beépítéséről.

Tudjuk, hogy nem csak az USA/Kanada piacára szállított autókról van szó, a probléma többségében Európát érinti. Az EA 189-es dízelmotor-család 1,2-es, 1,6-os és 2,0 literes motorjai érintettek. Az eladott autók esetében az európai és az amerikai emissziós tesztek határértékeinek túllépését a gyártó elismerte. A típusvizsgálaton és a szériagyártásból kivett autók ellenőrző méréseinél minden esetben találtak. Használat közben azonban az autók – a hírek szerint – sokszorosan túllépték a nitrogén-oxidokra vonatkozó értékeket. Az autógyártónak azt is igazolnia kell a típusvizsgálatokon, hogy az autó élettartama alatt jóval több mint 100 000 km lefutása után is tudja a kissé enyhébb emissziós határértékeket. Ezzel biztosítható az ún. emissziós stabilitás.

A VW azokkal a motorparaméterekkel (fogyasztás, teljesítmény, végsebesség stb.), amivel ominózus autót meghirdette, nem tudta a kibocsátást teljesíteni. Ezért a teszteken kissé visszafogottabb autót futtatott, az autó tulajdonosának már a prospektus szerintit adta.

Azt tudták, hogy a hatóságok végeznek szűrőpróba szerinti ellenőrző vizsgálatot, ezért trükkösen felismertették a motorvezérlő szoftverrel, hogy ellenőrző mérésről van szó. Ez több, mint ügyeskedés! A „Clean Diesel” imázs sulykolása az egyik oldalon, a technikai nehézségekkel való küszködés a másik oldalon. A határértékeket teljesíteni tudó emissziótechnika régen készen van (USA Tier2 Bin5-re, Euro 5-re és Euro 6-ra), ebben a VW ma az egyik legjobban teljesítő. Nem tudjuk, miért mentek bele ebbe a kötéltáncba? Ha voltak műszaki nehézségek (kinek nincsenek), akkor azt egy, két év után miért nem korrigálták? Valakik miért döntöttek erről? Csak a költségek játszhattak szerepet.

A Volkswagen-csoport bejelentette, az Európai Unióban 8,5 millió autót hív vissza javításra. A KBA szerint nem önkéntes, hanem kötelező érvényű lesz a visszahívás.

Ha a technikai részletek ismertté válnak, a javítási eljárást, technológiát az Autótechnika részletesen fogja tárgyalni.

auto TECHNICA

Havonta megjelenő járműtechnikai folyóirat

XV. évfolyam, 2015/10. szám

Alapítva: 2002.

A lap a SZAKI (alapítás 1991.), illetve a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI-Junior folyóiratainak jogutóda.

HU-ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

Példányszám: 4000

Kiadó és laptulajdonos: X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

Felelős kiadó: Pintér-Péntek Imre

Szerkesztőség: X-Meditor Kft.

(Az AOE, a GVOE és a MAJOSZ pártoló tagja.)

Levél cím: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074.

e-mail: auto@xmeditor.hu

web: www.autotechnika.hu • www.facebook.com/autotechnika

Főszerkesztő: dr. Nagyszokolyai Iván (Nszl)

(nszl@xmeditor.hu). Mobil: 06-30/3488-545.

Felelős szerkesztő: Őri Péter

Mobil: 06-30/788-0860

Alkotó szerkesztők:

Antal Görgy (gépjárműfenntartás), Bagi Mihály (szakképzés), Besze Sándor (motorjavítás, diagnosztika), Bódi Béla (autóelektronika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Gál István (járművilágítás), Gablini Gábor (márkakereskedelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumibronc), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvillamosság), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márkakereskedelem), dr. Lévai Zoltán (folyóiratszerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motorkerékpár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Spindler Tibor (autószervezet), Szemerédy László (kanadai tudósító), Szénási Róbert (karosszéria-javítás, szakképzés és érdekvédelem), Szilágyi Tamás (karosszéria-javítás és -fényezés), dr. Zöldy Máté (motor-tüzelőanyagok).

Marketing és reklámszervezés:

Ódor Eszter (odor.eszter@xmeditor.hu)

Tel.: 06-30/453-7796

Megrendelés és terjesztés:

X-Meditor Kft. (9002 Győr, Pf. 156)

Stolcz Zsaklin, e-mail: ugyfelszolgalat@xmeditor.hu

Tel.: 06-96/618-067

Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvényszervező Kft.

Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

Előfizetési díj 2015. évre: 12 600 Ft.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Megrendelhető a szerkesztőség címén, e-mail címén, telefonon vagy a www.autotechnika.hu oldalon.

A kiadó a hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal! Nyersanyagot nem őrzünk meg és nem küldünk vissza!

Lapunkat rendszeresen szemlézi az **IMEDIA**, az üzleti élet médiafigyelője