

Az ADAC túl nagy javítási költségekre „panaszodik”

Az ADAC arra hívja fel a figyelmet, hogy a karambol utáni javítási költségek nagyon magasak azoknál a gépjárműveknél, amelyek radarrendszerrel vannak felszerelve. Egy teszt alkalmával, ahol egy Toyota Avensis csak 10 km/h-val koccant egy álló Audi Q7-nek, több mint 5000 eurós anyagi kár keletkezett a japán modellben. A költségek 65%-át egyedül a radarrendszer (ACC-szenzor) tette ki. Ezen felül 16 munkaóra költsége is hozzáadódik.

Az anyagi kár lényegesen kevesebb lenne, ha mindkét autó lökhárítója azonos magasságban lenne. „Ebben az esetben az Avensis motorházteteje, hűtőrácsa, klímakondenzátora, zárhídja, két főfényoszárja, valamint radarszenzora nem sérült volna. A javítási költségek lényegesen 1000 euró alatt lennének. A javítás időráfordítása is kevesebb ezáltal.”

Az autókлуб követelése: a radarrendszereket jobban védve kell beépíteni. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor biztosítani kell, hogy a drága alkatrészeket olcsóbb cseredarabokkal helyettesítve lehessen elvégezni a javítást. Ahhoz, hogy a drága alkatrészek szükségtelen cseréjét elkerüljék, a műhelyeknek a gyártó utasításait be kell tartani a szenzorok megbízható vizsgálatához.

A radarok az ADAC állítása szerint egyébként is olcsóbbak lehetnének, mert a piacon lényeges árkülönbségek vannak: egy Mercedes-Benzhez már 464 euróért lehet kapni, egy Hondához, Jaguárhoz vagy Toyotához a tulajdonosoknak vagy a biztosítójuknak 3000 eurót kell kiadniuk. Az autókclub összegzése: „Ezen biztonsági rendszerek továbbfejlesztését nem kockáztatva, a szenzorok költségeit csökkenteni kell.”

Hogy a Toyotánál ehhez a kívánalomhoz alkalmazkodjanak, jelenleg konszernen belül kell tisztázni egy szóvivő szerint. Azonban a nevezett alkatrész árát meg tudta erősíteni. Azt, hogy a Daimlerrel szembeni árkülönbség csak a nagyobb eladott mennyiségre vezethető vissza, nem tudta megmondani. Csak az ügyfelek közel 10%-a kéri az Avensist radarrendszerrel a szavai szerint. SzJ



A Mercedes-Benz Travego Edition 1 az első turistabusz szekunder-vízretarderrel

A világon az első vízzel működő szekunderretardert, melyet a Mercedes-Benz Actros 2-be építettek, mostantól a Travego Edition 1 turistabuszba is beépítik. A Voith szerint az új retarder 30%-kal nagyobb tartósfék-teljesítménnyel rendelkezik, mint egy hagyományos retarder, mely a motor hűtőfolyadékát használja munkaközegként.

A kompakt építésének köszönhetően 50%-kal kisebb a helyszükséglete és 35 kg-mal könnyebb, mint a vele összehasonlítható olajos retarderek. A retarder átveszi az összes fékezés 90%-át, mely így kíméli az üzemi féket és csökkenti a fékpor keletkezését akár 80%-kal is. Az új vízretarder fék teljesítménye 520 kW, és így 3500 Nm fékezónyomatékot is elér. A retarder szivattyúzási hatása által és az ezzel megnövekedett hűtőfolyadék-mennyiség miatt a tartósfékhatás 20–30%-kal magasabb, mint az eddigi olajos retardereké.

A Mercedes-Benz Travego Edition 1 egyéb újításokat is tartalmaz. Egyik ilyen, hogy ez az első turistabusz, mely a jövőbeni Euro VI-os normát teljesíti. A motor a Mercedes-Benz Actros 2-ben debütált, korábban az Autótechnikában is bemutatott (Autótechnika 2011/6) 12,8 l-es OM 471-es soros hathengeres motor. SzJ

Kompakt hatótávnövelő a KSPG-től és a FEV-től

A KSPG az FEV Motorentechnikkal közösen kifejlesztett egy koncepciót kompakt hatótávnövelőre. Az aggregátor 30 kW-os teljesítménnyel bír, mely egy kéthengeres benzinmotort használ V-hengerelrendezéssel, függőleges helyzetű főtengellyel és két fogaskerék-hajtású generátorral. Egy bemutatódarabot a frankfurti IAA-n ki is állítottak.

Minden komponens a tüzelőanyag-tartálytól a hűtőig egy tartókeretre van szerelve. A függőleges főtengelynek köszönhetően kis építési magasságot lehetett elérni, így a modult a padló alá is be lehet építeni, például egy kisautó pótkerék-tartójába. Ezzel a kialakítással a legkisebb módosításokkal a hagyományos járműfelépítésben is alkalmazható.

Összességében a hatótávnövelő a generátorokkal és az összes alkatrészrel 62 kg tömegű. Az ágyazásának köszönhetően optimális értéket értek el az NVH-komfort területén, így a szinte zajmentes utazást alig befolyásolja a motor beindulása.

A KSPG a 90 fokos V hengerelrendezésű kéthengeres motorja 799 cm³, névleges teljesítménye 30 kW 4500 min⁻¹ fordulatonál. A generátorok állandómágnesű szinkrongépek, 4 sorba kapcsolt póluspárral, 2x15 kW névleges villamos teljesítménnyel. A modul 665 mm hosszú, 550 mm széles és 355 mm magas.

SzJ

