

## A Continental MK100 család

A Continental 2011-ben piacra dobott MK100-as családjánál – mint a Bosch 9-es generáció esetében is – a moduláris hardvere és szoftverfelépítést és a minél hatékonyabb gyárthatóságot tűzték ki célul. Az új változatnak van csak ABS (MK100ABS) és ESP (MK100ESC) változata is. Így egy modellcsaláddal egyszerre lehet lefedni mind a feltörekvő, mind a már említett ESP-t kötelezően alkalmazó országokban jelentkező piaci igényeket. Szintén ezt tapasztalhattuk az előző számunkban bemutatott Bosch rendszerekben. Az MK100-as hosszú távon kiváltja az MK70-es rendszert, melyet csak ABS



### 2013-tól kötelező önálló vészfékasszisztens (AEBS)

változatban gyártottak, illetve az MK60-as családot is. A perdülés- és gyorsulásszenzor szintén az elektronikába integrált kivitelű. A szervizelhetőség megkönnyítése miatt a megpördülés- és gyorsulásérzékelők külön kalibrálására már nincs szükség, hanem úgynevezett „auto-calibration” funkció keretében történik. Egyes változatoknál az elektronikus parkolófék vagy az „active steering” funkcióit is átveszi az ESP-rendszer, így az elektronikák



### A Continental MK100 egység

Az MK100 ESC XT változatot a Continental 2015-ben tervezi bevezetni, mely már nehézgépjárművekbe is beépíthető. Az XT jellemzője, hogy a haszongépjármű-vezetőt segítő funkciók is beépítésre kerültek, mint például a követési távolságot tartó tempomat (ACC). A Premium pedig kiegészül a teljes sebességtartományon működő követésitávolságtartóval (FSA) és jobb NVH-értékekkel rendelkezik. Ennek azért is van jelentősége, mivel az EU 2013-tól minden 8 tonnánál nagyobb újonnan forgalomba



### Szintén kötelező lesz a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer (LDW)

### Az MK60E és MK100ESC elektrohidraulikus egységek és a nehézgépjárművekben bevezetésre kerülő XT Base és XT Premium összehasonlítása

Elektrohidraulikus egység	MK60E	MK100ESC	MK100ESC XT Base	MK100 ESC XT Premium
Térfogat	2071 cm <sup>3</sup>	1259 cm <sup>3</sup>	2036 cm <sup>3</sup>	2247 cm <sup>3</sup>
Tömeg	2,5 kg	1,7 kg	2,6 kg	3,1 kg

száma csökkenthető. A rendszer moduláris felépítéséből adódóan az MK100-as sorozat is a kisautó kategóriától a kishaszongépjárműig alkalmas a beépítésre. A rendszer továbbra is 2/2-es elektromágneses szelepeket alkalmaz (MK100ESC változatnál 12 db), azonban a már MK60-es rendszereknél is alkalmazottan ezek egy része analógszelep, azaz nem csak a két véghelyzete között kapcsolható, hanem a nyitás-zárás mértéke befolyásolható a szabályozás finomítása miatt.

helyezett haszongépjárműnél kötelezővé teszi az önálló vészfékasszisztens (AEBS) beépítését és minden 3,5 tonnánál nagyobb járműben a sávelhagyásra figyelmeztető rendszer (LDW) alkalmazását. Egy szoftver segítségével pedig hibrid járművekben is hatékonyan alkalmazható, mivel 98%-os fékezésienergia-visszatáplálást tesz lehetővé.

B. B.  
Ó. P.

Forrás: www.conti-online.com

## autodiga 2012

20. Autófenntartó Ipari Szakkiállítás

### 110 éves a gyújtógyertya Minden 110. nyerő!

Az Otto-motort igazán használhatóvá mintegy 110 évvel ezelőtt, a karburátor mellett, vitathatatlanul a nagyfeszültségű gyújtás és az ahhoz illeszkedő gyújtógyertya tette. A 2012. év a gyújtógyertya-szabadság elfogadásának 110. évfordulója. A Bosch cég 1902. január 7-én kapta meg a mágnesgyújtás és gyújtógyertya együttesére a szabadalmat. Amíg a mágnesgyújtás mára a technikatörténet lapjaira került, addig a gyújtógyertya – elvében változatlanul – írja második évszázadát.

Az első „valódi” gyújtórendszert 1902. szeptember 24-én szerelték be Bad Canstattban a Daimler Motorenengesellschaftnál.

Az autodigán emlékezzünk játékosan erre a jeles évfordulóra!

### Kedves diga-látogatók!

Hozzanak magukkal annyi használt gyertyát, bármilyen gyártmányút, amennyit csak találnak otthon! Ezeket egy nagy tárlóban gyűjtjük. Minden 110. ebbe bedobó nyerevényben részesül!

Ha ritkaság kerül elő, azt kiállítjuk az XMED-TOR-standon.

Jó gyűjtést! – idézzük fel a múlt század elejének autósok közötti jókívánságát!

(Nszl)

