

## Ariel Atom és a Bilstein

Kiss Pál Tamás és Michelisz Norbert egy extrém versenyautóban? Igen, ez nem lehetetlen, sőt a gyakorlatban be is bizonyították, jó párost alkotnak. Mi kellett ehhez?

Kellett egy csinos hölgy, egy futómű-specialista, egy közúti rakéta és némi szervezőkészség.

Lefordítva „emberi nyelvre” a Bilstein hivatalos képviselője, az IHR Techmark Kft. képviselőjében Kovács Zsuzsanna, valamint a Bilstein hazai forgalmazója, a Bárdi Autó Zrt., amely amúgy tulajdonosa a kiskunlacházi reptérnek, illetve a vezesd.hu, amely rendelkezésre bocsátott egy Ariel Atomot. Az Ariel Atom ([www.arielmotor.co.uk](http://www.arielmotor.co.uk)) gyárilag is egy alap Bilstein futóművel szerelt. A közel egyéves munkának köszönhetően azonban ma már a legfejlettebb Bilstein B16PPS10 végzi a munkát a vezetési élménynapokon, még nagyobb biztonságot, élményt, kanyarsebességet garantálva a kivételezett teszvezetőknek. Az Ariel Atom tudásának kihasználására – és új futóművének elemzésére ki is lenne alkalmasabb, mint hazánk jelenleg két legmagasabban jegyzett gyorsasági autóversenyzője.

Kiss Pál Tamás hetekkel ezelőtt nyert GP 3-as futamot, míg Michelisz Norbert a Hungaroringen 80 ezer ember előtt akasztatott ezüstpöttyöt a nyakába. A két fiú a pálya betanulása után együtt és külön-külön is ment pár kört, és fűlig ért a szájuk. A beépített állapotában is 10 különböző karakterisztika választható az egyszerűen kezelhető állítókerék segítségével. A „nyugdíjas” és a „kőkemény” között elég tág a tartomány. Mi pont középre löve kaptuk meg az autót, nem

állítottuk, pedig 30–50 mm magasságot változtathattunk volna elől-hátul, de nem akartuk a játék elől elvenni az időt. Mit érzékelünk menet közben a csúcstechnológiát képviselő egycsöves gáz-töltésű Upside-Down technológiás gátlókból?

Semmit. Az autó arra ment, és akkor, ahogy mi akartuk. Persze, mondhatjuk, ezt több utcai autó is megteszi. Igen, de nem 300 lóerőt társítva a 450 kg-os tömeghez. Szóval, ha gázt adtunk, gyorsult, gokartosan kanyarodott, fékúton irányítható maradt, és ha kellett, „táncba” lehetett vinni egy kis keresztben csúszással.

SZALAY IVÁN



## Keréknyomás-érzékelőrendszer iniciátor nélkül

A TRW Automotive egy olyan keréknyomás-érzékelő rendszert (TPMS – Tyre Pressure Monitoring System) dobott a piacra, mely elektronikus iniciátor, azaz adatlekérő és szenzorazonosító nélkül határozza meg az egyes kerekek helyét. Ez az új rendszer ugyanúgy működik, mint a jelenlegi futó rendszerek, azaz a négy kerékben elhelyezett szenzor méri a keréknyomást. Azonban nincs szüksége a jelenlegiekkel ellentétben az elektronikus adatlekérőre és szenzorazonosítóra, hogy a szenzorok pozícióját meghatározza, mert a vevő az új TPMS-ge-

nerációban megkülönbözteti az első és a hátsó szenzorokat úgy, hogy a beérkező jelek erősségét egymással összehasonlítja. A vevőegységet a csomagtartóban vagy a hátsó lökhárító környezetében helyezik el. A jobb és bal oldalt úgy különbözteti meg, hogy méri és feldolgozza a Föld mágneses erőterét is. Az első és a hátsó, valamint a jobb és bal oldalról érkező adatokat kombinálva tudja a rendszer meghatározni a szenzorok helyzetét, és figyelmeztetni, ha valamelyik kerékben kicsi a nyomás. Jelenleg ez a legolcsóbb keréknyomás-érzéke-

lő rendszer az egész piacon, csökkentett komplexitás és alkatrészszám miatt. 2011 első felében került szériabevezetésre.

(SzJ)

