

## Meghibásodási statisztika: a fő ok az elektronika

Elektronika, gumibroncok, motor: ez a 3 fő ok volt a felelős a haszonjármű-meghibásodások több mint háromnegyedéért 2010 első félévében Németországban, az ADAC német autókлуб kimutatása alapján. A pontos részarányok a következők: az elektronika volt a felelős a meghibásodásért az esetek 30,2%-ában, a defektes gumibroncok 27,4%-ában, a motor pedig 21,9%-ban. A tavalyi évvel összevetve idén főleg a gumidefektek váltak gyakoribbá. A hibák többsége az év elején (januártól márciusig) jelentkezett. A kemény tél együtt járt a befagyott tüzelőanyag-vezetékekkel, a lemerült akkumulátorokkal és a kátyúk miatt defektes gumibroncokkal. Az első negyedévben 20%-kal több meghibásodás történt, mint a másodikban. Januárban az elektronikaspecialistáknak volt sok dolguk. A vész hívások 42,9%-ánál ugyanis az elektronika volt a hibás. Werner Renz, az ADAC Truck Service ügyvezetője a probléma fő okát abban látja, hogy a karbantartások gyakorisága lecsökkent a gazdasági nyomás miatt. A 2009-es évben a műszaki segélyszolgálat Európa-szerte mintegy 93 ezer járművet javított meg.



## Robotautók úton Kínába

Július 22-én, Rómában eldőrdült a startpisztoly: négy villamos, gyakorlatilag vezető nélküli robotautó indult el, hogy Moszkvát, Szibériát és a Góbi sivatagot átkelve mintegy 15 000 kilométert tegyen meg Shanghajig. Az autókat az észak-olaszországi pármai egyetem fejlesztési projektje keretében építették. Napelemekkel működő videokameráik képeket küldenek az útról egy programnak, amely kiszámítja és megállapítja, melyik utat válassza a vezető nélküli autó. A selyemúton haladó, „Overland 13”-nak elnevezett expedíció a fenntartható mobilitást szolgálja. A pármai egyetem professzora, Alberto Broggi a projekthez 1,7 millió eurós EU-támogatást szerzett. „A célunk az lesz ez után a kaland után, hogy ezeket az autókat a városba vigyük, így hozzájárulva a városi mobilitás megváltoztatásához” – magyarázza Broggi. A négy prototípust 100 napos, 11 országon átívelő útjuk során 7 kísérő jármű támogatja. A hivatalos startjelet az olasz külügyminiszter, Franco Frattini adta le. Valójában az expedíció már 2 nappal korábban, Milánóban elindult, és október 28-án éri el Shanghait. A shanghai világiállítás, melynek mottója „Jobb város, jobb élet”, pont akkor fog befejeződni. Az expedíció így köti össze a kínai világiállítást a 2015-ben Milánóban rendezendővel.

## A Süd-Chemie lítium-vas-foszfátot gyárt

A Süd-Chemie AG több mint 60 millió eurót investál a lítium-vas-foszfát (LFP) gyártásba. A német vegyipari vállalat, kanadai leányvállalata, a Phostech Lithium telephelyén, Candiában (Quebec) építi fel első létesítményét az LFP ipari gyártására. A gyártás a cég által kifejlesztett eljárással folyik majd. A sorozatgyártás 2012-ben indul, 2500 tonnás volumennel. Az LFP egy különlegesen nagy teljesítményű energiatároló anyag akkumulátorok számára, melyeket többek között villamos autókban használnak. Ez a mennyiség lehetővé teszi 50 ezer tisztán villamos személyautó vagy akár 500 ezer hibrid autó gyártását évente. A Süd-Chemie eddig évente maximum 300 tonna LFP-t tudott gyártani ezzel az eljárással moosburgi telephelyén. A lítium-ion akkumulátorok egyéb tároló anyagaival összehasonlítva az LFP előnye a nagy energiasűrűség és anyagbiztonság, a hosszú élettartam, alacsony gyártási költségek és a ciklusstabilitás. Ezek következményeként hosszú távú használat esetén is stabil és megbízható a töltési és a kisülési folyamat. A villamos hajtású autók mellett ezt a tárolóanyagot használják a stacionárius, nagy teljesítményű akkumulátorokban is, a villamos hálózat stabilizálására vagy a napenergia tárolására. A Süd-Chemie már alkalmazza az anyagot Európában, Ázsiában és Amerikában, mobil elektromos szerszámokban, autók indító-akkumulátorokban és elektromos kerékpároknak.

## Megduplázzák a bioetanol részarányát a benzinben

A német kormány határozott arról, hogy a jövőben a benzin maximum 10 százalék bioetanol tartalmazhat, ez az ún. E10-es tüzelőanyag. Ez azonban nem kötelező, sőt azok a benzinkutak, melyek E10-et árulnak, 2013-ig kötelesek E5-öt is forgalmazni. Ezzel biztosítják, hogy a külföldi (nem német) gyártók régebbi típusait is, melyek nincsenek az E10-hez átalakítva, meg lehessen tankolni. Az E10-et először két éve akarták bevezetni Németországban. Ez a terv akkoriban meghiúsult, mivel az ADAC autókclub adatai szerint túl nagy volt azoknak az autóknak a száma, melyekre nem lehetett ilyen tüzelőanyagot tölteni.