

AMI/AMITEC 2009, Lipcse

Lipcseben március 28. és április 5. között 19. alkalommal rendezték meg az AMI (Auto Mobil International) nemzetközi autókiállítást, melyhez hagyományosan április 1-jéig az AMITEC autóalkatrész- és garázsberendezés-kiállítás is társult. A két rendezvény közös sajtónapját március 27-én tartották. A kiállítók a rendezvénnyel egyértelműen elégedettek voltak, ami nem magától értetődő a gazdasági válság idején. Ennek a legfőbb bizonyítéka, hogy 84 százalékuk már 2010-re is bejelentette részvételi szándékát. Vita folyik arról, hogy az AMI/AMITEC kiállítást is két évente rendezzék, váltva a frankfurti IAA-val. Jövőre Frankfurtban Automechanika lesz, így lesz AMI/AMITEC. Az autókiállításon 250 ezer látogató tekintette meg a 493 kiállító újdonságait, köztük 80 világ-, illetve németországi premiert. A kiállítók 20 országból jöttek, a külföldi látogatók aránya pedig 11 százalékkal nőtt. Főleg a lengyel és a cseh látogatók képviselték magukat jelentős számban. A látogatók 57 százaléka több mint 100 kilométert utazott, hogy lássa a vásárt, a szakmai látogatóknál pedig ez az arány a kétharmadot is meghaladta. Minden ötödik látogató 300 kilométernél is messzebből érkezett Lipcsebe. Az Audi, a Ford, a Mercedes, a Peugeot és a Volkswagen is világpremiert ünnepelt. Sajnos hiányzóak is akadtak, a BMW, a Fiat-csoport és a Mitsubishi sem képviseltette magát a kiállításon. Nagyon sikeresnek és népszerűnek bizonyult azonban, hogy 17 gyártó mintegy 100 modelljével lehetett elmenni egy tesztkörre a városban. A szakmai program 53 előadását összesen 3500 hallgató kísérte figyelemmel. A két vásárra együtt 1600 újságíró akkreditálta magát 17 országból. Az AMITEC autóalkatrész- és garázsberendezés-kiállítást a nyitva tartás 5 napja alatt több mint 50 ezer látogató kereste fel, 17%-uk külföldről érkezett. 283 kiállító mutatta be termékeit és szolgáltatásait itt, 12-vel több, mint tavaly.



Már megvannak a jövő évi dátumok is, érdemes megjegyezni:
AMI – 2010. április 10–18.
AMITEC – 2010. április 10–14.
Közös sajtónap: 2010. április 9.

Elektromos kisautók

2008-ban indult Németországban az „e-mobility Berlin” program, a kormány és Berlin tartomány támogatásával, melynek célja a villanyautózás körülményeinek megteremtése volt. A programnak köszönhetően ma 500 töltőállomás és 100 Smart ED (Electric Drive) áll rendelkezésére a tesztelő közönségnek.



A lokálisan emissziómentes, elektromos kisautók ötlete, divatja nem ma kezdődött, és jövője talán világos és egyértelmű. Ennek fényében szinte minden autógyártó előrukkol egy elektromos kisautó koncepcióval, így a Subaru is. A Subaru „Plug-in” villanyautóját már évek óta kiállításról kiállításra finomították szériaéretté az első futurisztikus tanulmányautóból. Az autót egy speciális háromfázisú



szinkronmotor hajtja, melynek teljesítménye egy 660 cm³-es benzinmotorénak felel meg. A 12 cellás nagyfeszültségű lítiumion akkumulátorának élettartama 70 000 km, hatótávolsága teljes töltöttség esetén 80 km, ám 15 perces gyorsöltéssel 80%-ig töltött állapotba kerül az akkumulátor.

Opel Ampera

Az Amperát az Opel egyértelműen a jövő reménységének titulálja. A soros hibrid hajtás-láncú jármű 2011-től kezdve kerül szériagyártásba. Az autóba egy 16 kWh-ás lítiumion akkumulátor kerül, amely egy 111 kW (150 LE) teljesítményű villanymotort hajt majd meg. Az önálló villamos hajtás hatótávolsága 60 kilométer. Az akkumulátor töltése nem csak a járműbe épített kis-lökettérfogatú dízelmotor által hajtott generátoron keresztül lehetséges. Az autó ún. „Plug-in” hibrid, azaz a jármű akkumulátora a megfelelő töltőberendezésen keresztül a villamos hálózatról is tölthető lesz.



Peugeot hibrid moped

A párizsi autószalonról már ismerős volt a Peugeot HYmotion3 Compressor hibrid robogója, azonban a konstrukció mindenképp említésre méltó a műszaki megoldásai miatt. A kompresszoros benzinmotor a Peugeot-nál a hibridhajtással párosuló fogalom. Ebben a robogóban ebből a motortípusból egy 20 LE-s változat található, mely a hátsó kerekeket hajtja. A konstrukció érdekessége az első kerékagyakban elhelyezett 3 kW teljesítményű villanymotorok, melyek lítiumion akkumulátorból nyerik a hajtáshoz szükséges energiájukat. A két hajtás összhangjéért kizárólag a vezérlőelektronika a felelős. Az így adódó 29 LE teljesítmény nagyjából egy 400 cm³ lökettérfogatú robogómotor teljesítményének felel meg, ám a hibrid moped csupán 2 liter benzint fogyaszt 100 kilométeren. A HYmotion3 Compressornak háromféle üzeme van. Tisztán villamos hajtással üzemel induláskor, mely 10 km/h sebességig terjedő kis, állandó sebességnél működik. Kizárólag benzinmotoros hajtással üzemel, nyílt úton állandó sebességű haladásnál. Erős gyorsításkor, valamint síkos úton mindkét erőforrás hajt.



Magyar kiállító

Az AMITEC kiállítást járva kellemesen meglepődtünk, amikor egy standon magyar termékkel, kiállítóval találkoztunk: az OP-COM diagnosztika teljes „diszben” kínálta magát a látogatóknak. Egyetlen magyarként a vásáron!

A hatást még csak fokozta, hogy az OP-COM a DEKRA-teszt egyik résztvevője is volt. A rendszertesztetek – szkennerek – hagyományos DEKRA-tesztje 2009-ben is elkészült. Az eredményeket a kftz-beetrieb

német szaklap mellékletében tették közzé. A márkaszpecifikus, a gyári műszerekkel vetélkedők csoportjában a DEKRA tesztelte a VAG-COM (VAG-csoport), az OP-COM (Opel) és a Win-Star (BMW) szoftvereket. Lapunk olvasói, nem szólva azokról, akik már birtokosai is egy OP-COM diagnosztikának, bizonyára felkapják a fejüket: hiszen ez magyar fejlesztés!

Igen, ez a „vezérdiagnosztika”, azaz az Autó-M3 Kft. munkatársainak, Papp Leventének és

Vajda Istvánnak a fejlesztése. A szigorú DEKRA-teszt megállapításai az OP-COM-ról igen kedvezőek, gyakorlatilag a gyári TECH2-vel egyenértékű. Gratulálunk!

OP-COM PC alapú Opel diagnosztikai program, mely a magyar nyelv mellett már több nyelven (például románul) beszél. A legtöbb 1997-2005 között gyártott Opel gépjárművekkel tud kapcsolatba lépni.

Az OP-COM program PC-n fut, de csak a cég által forgalmazott, speciális csatlóval működik. A program tetszőleges számú számítógépre telepíthető, és amennyiben a számítógéphez csatlakoztatjuk a csatlót, a program elindul. A csatló engedélyezi a program futását, valamint diagnosztikai multiplexerként működik.

További információ:

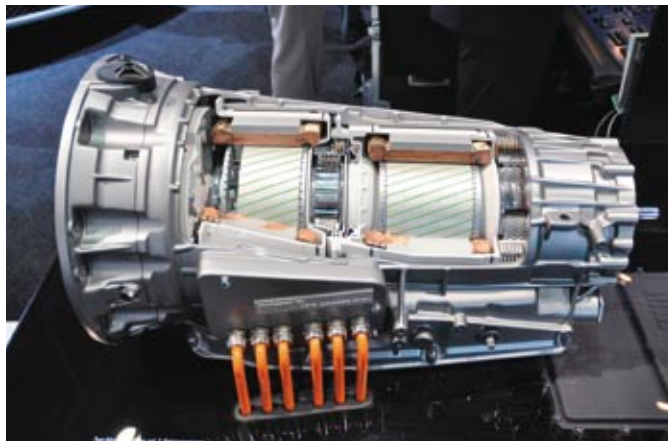
Vezér Diagnosztika
Autó-M3 Kft.

1154 Budapest,
Tompá Mihály u. 76.

Papp Levente: 30/670-1045.

Vajda István: 30/670-1042.





Hibridek a Mercedestől

A luxuskategória „CO₂-bajnokaként” konferálták be az „S 400 HYBRID” modellt, amely 2009 nyarán fog debütálni a piacon, mint a Mercedes első hibrid hajtású személyautója. A 3,5 liter lökettérfogatú, V6-os hengerelevezésű, 205 kW (299 LE) teljesítményű benzinmotort egy 15 kW (20 LE) teljesítményű, állandó mágneses villanymotorral kombinálták, melynek indítási nyomatéka 150 Nm. A luxuskategóriás autót tüzelőanyag-fogyasztását így 7,9 literre (normál európai tesztciklus alapján) sikerült lecsökkenteni, 186 g/km CO₂-kibocsátás mellett. Az új luxuslimuzint a hétfokozatú 7G-TRONIC automatikus nyomatékváltó és motor közé épített 3 fázisú AC-motorral lehet majd kapni. A nagyfeszültségű lítiumion akkumulátorok moduláris és kompakt felépítésűek. A képen látható váltóműbe integrált hibrid modul a Daimler, a BMW, a GM és a Chrysler „Global Hybrid Cooperation” közös vállalatának fejlesztése. A fullhibrid (önálló villamos hajtásra alkalmas) hajtásláncot a villamos motorok és egy V6-os benzinmotor valósítja meg (Two-Mode-Hybrid-Technologie). A villamos egységben két villanymotor/generátor, 3 bolygóerékcsoport és négy tengelykapcsoló kapott helyet. Az első villanymotor teljesítménye 62 kW, nyomatéka 235 Nm, a második 60 kW és 260 Nm. A villamos egység és az integrált váltómű 4 állandó fokozatot és 2 fokozatmentes áttételt valósít meg. A villamos egység egyben generátor (rekuperálás!) és indítómotor is.

Toyota IQ és a biztonság

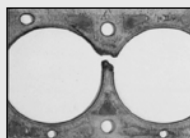
A szigorított NCAP töréstezteszten, mint arról már cikkeztünk korábban, nem könnyű öt csillagot elérni. Főleg nem abban a kategóriában, amelybe a Toyota IQ is tartozik. A Toyota ötcsillagos minijébe rengeteg biztonsági extra került, első, egylépcsős légzsákok, oldal-, függő-, valamint térdlégzsák, ez utóbbi csak a vezető oldalán.



A hátsó fejtér mögötti légzsák funkciójára nem kaptunk Lipcsében választ, bár valószínűsíthjük, hogy a hátsó szélvédő szóródó szilánkjaitól védhet.

A KIÁLLÍTÁSI BESZÁMOIÓT FÉNYKÉPZETTE ÉS ÖSSZEÁLLÍTOTTA: NSZÉ ÉS CSÉ

Volt már önnek sikertelen hengerfej-tömítés-cseréje?



Kerülje el a tömítés meghibásodásait!

Látogasson el weboldalunkra, és olvassa el folyamatosan bővülő szakmai anyagainkat, melyekben nemcsak az elméleti tudásunkat, hanem több mint 70 év gyakorlati tapasztalatait is megosztjuk önnel.

www.nagygepmuhely.hu

Tudta ön, hogy nálunk a tömítésekre költött pénze 10-zel többet ér?

+10 kedvezmény minden tömítésre!

NAGY
GÉPMŰHELY
a korrekt motorfelújító
1935 óta

6000 Kecskemét, Fecske u. 5.
Tel.: 76/416-683, 30/257-5252.

Motorfelújítás felsőfokon



ISO 9001



SBM 55

Tavaszi akciók!



COLIBRI BL 512



Elektronika Szerviz Kkt. 1163 Budapest, Gordonka u. 36.
Tel.: 1/403-1194, 20-9437-352
E-mail: sicamjz@truenet.hu