

Reifen 2008 kiállítás – több mint 500 kiállítót várnak

A Reifen, gumibroncs tematikájú nemzetközi szakkiállítást 25. alkalommal tartják meg 2008. május 20–23. között a németországi Essenben. A vásár 1960 óta íródo történelmében idén lesz az első alkalom, amikor várhatóan több mint 500 kiállító képviselteti magát, köztük a szektor vezető vállalatai, de sok új kiállító is jelezte részvételi szándékát, több korábbi kiállító pedig megnövelte kiállítási területét. A sikeres fejlődést a nemzetközi vásár nem utolsósorban a BRV (Bundesverband Reifen und Vulkaniseurhandwerk) és a rendező Messe Essen intenzív együttműködésének köszönheti. A két fél egyébként együttműködési szerződését 2016-ig meghosszabbította. A kiállítók több mint 40 országból érkeznek, hogy újdonságaikat bemutathassák. A szervezők körülbelül 17 ezer látogatót várnak, több mint 80 országból.



Karbamid párologtató a Boysentől

A Boysen cég a tavalyi Frankfurti Autószalonon mutatta be szériagyártáshoz közel álló karbamid párologtatóját. Egy turbinakerékhez hasonló szerkezet, melyet a karbamid befecskendezőrendszer és az SCR-katalizátor közé építenek be a kipufogórendszerbe, optimalizálja az SCR-katalizátor (Selective Catalytic Reduction) átalakító teljesítményét. A párologtató felel az ammónia gyors és egyenletes felszabadításáért a híg karbamidoldatból (AdBlue), ami előfeltétele a maradványmentes redukciónak. A szelektív katalitikus redukció folyamán a kipufogógázból származó nitrogén-oxid (NO_x) molekulák összekapcsolódnak a kipufogórendszerbe befecskendezett karbamidoldatból származó ammóniamolekulákkal (NH_3), és így nitrogén (N_2) és víz (H_2O) keletkezik.

Francia diákok Kecelen

A Fáy András Közlekedésgépészeti Műszaki Szakközépiskola francia vendég-tanulói tavaly, december 3-án látogatták meg a keceli Diesel Centert. A „Fáy” és a párizsi CFI tanulócsera-programja keretében, 2001 óta minden évben három hetet töltenek francia diákok Magyarországon és természetesen fáy diákok Párizsban. A tanulócsera az Európai Unió által támogatott Leonardo da Vinci mobilitási program része. A diákok ilyenkor a partneriskolában elméleti órákon vesznek részt és üzemekben szakmai gyakorlatot végeznek, de emellett számos egyéb programot szervez nekik a fogadó iskola. Így eddig csaknem minden évben meglátogatták Kecelen a Benedeczki Műhelyt is. Ezt a látogatást össze szokták kapcsolni a helyi Haditechnikai Park megtekintésével is. A Diesel Center nagy szakmai élményt adott a tanulóknak, mert megtapasztalhatták Benedeczki Lajos közismert vendégszeretetét és egy nagyon tartalmas, új ismeretekben



gazdag napot tölthettek a Diesel Centerben. Megtekinthették a common-rail befecskendező-szelepek javítását és vizsgálatát, a nagynyomású szivattyúk próbapadi ellenőrzését, a VP44 szivattyúk és a PD-egységek vizsgálatát. Minden munkahelyen alapos, szakszerű magyarázatot hallhattak, végül még egy görgős járműfékpadi teljesítménymérést is megnézhettek a francia tanulók. A Fáy András szakközépiskola és a keceli Diesel Center jó kapcsolata azonban nem csak ebből az évenkénti látogatásból áll. Benedeczki úr a Dízeladagoló- és Dízelmotor Javító Szakmai Egyesülete elnökségi tagjaként gyakori vendég az iskolában, szakmai segítséget is nyújt, eszközöket is ad az iskolának, a tavasszal esedékes német tanulócsera-program keretében pedig három német fiú fog két hétig Kecelen dolgozni.

SZALAI LÁSZLÓ

Az európai autógyártók támogatják a „fékasszisztens” törvény tervezetét

Az európai autógyártók üdvözlik az Európai Bizottság javaslatát, melynek értelmében 2010-re valamennyi új modell esetében kötelezővé tennék a fékasszisztens (BAS – Brake Assist) beépítését. A BAS vészhelyzetben segít a fékezésben a vezetőnek. Ha a vezető szándéka erőteljes fékezés, vészfékezés, de az ehhez szükséges pedálerőt nem tudja kifejteni (vezetői rutintalanság, pánikhelyzet), akkor a BAS-rendszer – felismerve a vezetői szándékot – automatikusan a maximális erővel fékez. A bizottság szerint a BAS-beavatkozással évente nagyságrendileg 1100 gyalogos életét lehetne megmenteni. Az egységes európai uniós direktíva alkalmazása helyett – mely valamennyi tagállamtól széles körű jogszabályi adaptációt tenne szükségessé – az EB egy olyan uniós szabályozást javasol, melyet szóról szóra át kellene vennie minden tagállamnak. Ezzel a lépéssel gyorsabbá és egyszerűbbé lehetne tenni a folyamatot. Ha a szövegtervezetet elfogadja az unió tanácsa és az Európai Parlament, ak-

hogy a későbbiekben a nehezebb járművekre is kiterjesszék a követelményt. Annak érdekében, hogy megfeleljenek az új szabályozásnak, az autógyártóknak közzé kell tenniük a rendszerek működési elvét, illetve a sikeres rendszertesztnek részleteit.

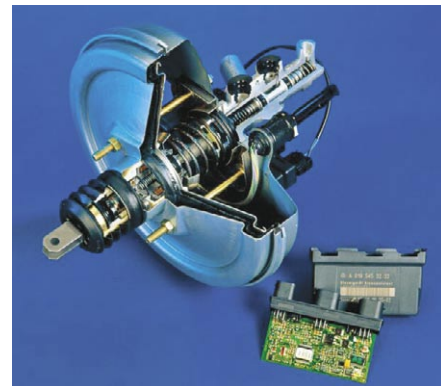
Az EB visszafogott a költségeket illetően. Reinhard Schulte-Braucks, EU Vállalkozási és Ipari Főigazgató (DG Enterprise and Industry) „Fogyasztói termékek piacának irányítása és jogalkotása” Igazgatóság autóipari részlegének vezetője szerint a szabályozás bevezetése pillanatában az ipárnak a rendszer bevezetésével kapcsolatos költségei nem lesznek „túlzottan magasak”. Mindemellett a bizottság saját hatástanulmányában a jelenlegi fékasszisztensek bevezetésének iparági költségeit 711 millió euróra (kb. 178 milliárd forint) becsüli, és további 995 millió euró (kb. 249 milliárd forint) költséggel számol a fogyasztói oldalon.

Mit jelent mindez egy átlagos autó esetében? „A BAS alapvetően a fejlett fékező rendszerek továbbfejlesztése, melyek Nagy-Britanniában már 2004 óta a szériafelszereltséghez tartoznak” – mondta a brit Autógyártók és Kereskedők Szövetségének szóvivője, aki a költségek növekedését nagyságrendileg 200 fontra (kb. 70 E Ft) teszi.

Az EU-s szabályozás már 2001 óta napirenden van. A BAS-t először a Daimler-Benz és a TRW/Lucas Verity Research alkalmazta 1992-ben. Azóta a piacok kinyíltak, köszönhetően a Tier 1 beszállítók által kifejlesztett rendszereknek, közöttük is a német Robert Bosch GmbH-nak és a Continental AG-nek. Korábban csak olyan prémium márkák építették be járműveikbe a BAS-t, mint a Mercedes, az Audi és a Lexus, de mára már a Citroënnél, a Hondánál, a Toyotánál és a Fordnál is elérhető a rendszer. Sőt a kisautók közül a Nissan Micrában már alapfelszereltség, a Daihatsu Cuore-nál pedig extraként rendelhető.

A BAS-szal összefüggő beruházások pontos iparági költségei nehezen meghatározhatók. A Bosch 2006-ban több mint 2,7 milliárd eurót (kb. 675 milliárd forint) fordított autóipari kutatás-fejlesztésre, ennek nagy részét a BAS-technológiával összefüggésben.

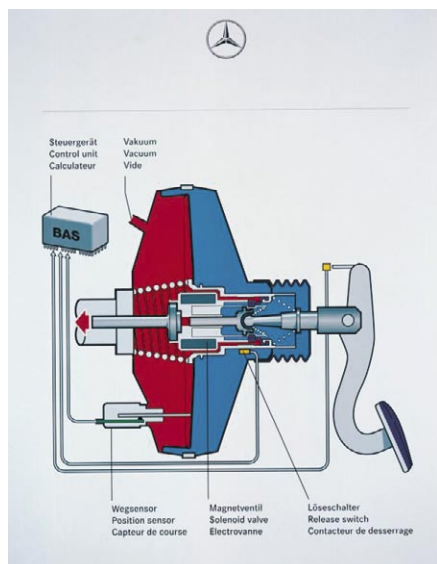
A mikrokapcsolók és az érzékelők döntő fontosságúak az olyan biztonsági rendszerek-nél, mint a BAS – mondta Reiner Kallenbach, a Bosch autóipari elektronika divíziójának vezetője. A németországi Reutlingenben egy új, félvezetőket gyártó üzemet hozunk létre 600 millió eurós (kb. 150 milliárd forint)



beruházással. Annak érdekében, hogy az elfogadott szabályozás ütemterve tartható legyen az autógyártó ipar részéről is, az Európai Bizottság az arany középutat szem előtt tartva a legtöbb uniós autógyár által favorizált 2010-es és a Brüsszel által eredetileg javasolt 2008-as dátum közötti 2009 mellett döntött. Két évvel ezelőtt a General Motors Europe – a Cadillac, a Chevrolet, az Opel, a Saab és a Vauxhall forgalmazója – figyelmeztetett, hogy a már piacon lévő autótípusokra vonatkozó túl korai határidő azt eredményezheti, hogy a piacképes árú autókat még az előtt kivennék az értékesítésből, hogy az új típusok elkészüljenek. A Volkswagen AG és a Hyundai Motor Co. Ltd. is ellenállt az eredeti határidőnek, rámutatva arra, hogy elsősorban a kisautók esetében a már létező modelleknél képtelenség helyet találni a BAS számára. Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) a 2010. szeptember 1-jei dátumot javasolja annak a határidőnek, melytől kezdve valamennyi autótípust el kell látni BAS-szal. Ennek okát még az egyeztetések alatt abban jelölte meg, hogy az előírásokat teljesíteni képes BAS-hez egy új, nagyobb szállítási kapacitással rendelkező hidraulikus szivattyú szükséges. Ehhez viszont nagyobb helyre van szükség a motorháztető alatt, így ezen még az autó fejlesztésének kezdeti szakaszában kell változtatni.

Jóllehet az ACEA nem kapott választ minden kérdésére, pozitívan fogadta a tervezetet. „Az iparág üdvözlöi a javaslatot, és megvalósíthatónak tartja” – mondta az ACEA szóvivője, aki azt javasolta az Uniónak, hogy szenteljen hasonló figyelmet az útbiztonsággal kapcsolatos szabályozások jobb végrehajtására és az útfejlesztésekre, hogy ezzel is csökkentse a balesetek számát.

Forrás: Deirdre Mason, WardsAuto.com, 2007. október



kor az új szabályozás hatályon kívül helyezi a most érvényes 2 utasbiztonsági irányelvet és a 27 kapcsolódó nemzeti jogszabályt. Ha a szabályozás életbe lép, úgy 2009-től valamennyi újonnan kijövő típusnak rendelkezni kell a BAS-szal, két évvel később pedig már valamennyi újonnan értékesített autónak teljesítenie kell a követelményt. A jelenlegi tervek szerint a szabályozás a 2500 kg alatti össztömegű járműveket érinti, de a cél az,

Az Opel és a Fiat hosszabb garanciát kínál

Az Opel és a Fiat hosszabb gyári garancia-időszakkal csalogatja az újautó-vevőket. Az Opel garanciája 2+4 évre, de legfeljebb 150 000 megtett kilométerre szól, a gyártó eddig átvállalja a garanciális javítások teljes munkaköltségét és részben az alkatrész költséget is. Az ajánlat szinte minden új személyautó-típusra érvényes (kivéve az Agila alapverzióját), de csak idén március 31-ig szól. A gyártó képviselője szerint ezt a kitűnő ajánlatot autók kiváló minőségének köszönhetően tudják állni. Állítását alátámasztja, hogy 2001 óta 50 százalékkal csökkentek a márka garanciális javításai.

A Fiat 5 év vagy legfeljebb 500 000 megtett kilométerre szóló garanciát biztosít a Panda-, Grande Punto-, Bravo-, Croma-, Ulysse-, Sedici- és Doblo-modellekhez. A vevőnek ezen kívül lehetősége lesz arra, hogy az autó árának első részletét csak 2010 januárjában fizesse be. A beszámított használt autó árát viszont készpénzben kifizetik.

A BMW szorosabb együttműködést szeretne a Daimlerrel

A német Financial Times értesülése szerint a BMW szorosabb együttműködést szeretne kiépíteni a konkurens Daimler céggel. A két gyártó nemcsak egy tervezett kisautó erőforrásainak közös fejlesztéséről tárgyalt, hanem fontolóra vették fődarabok közös fejlesztését és felhasználását is. Ezek lehetnek akár futóműből, kormányból és váltóból álló teljes modulok is. A Daimler vezetője, Dieter Zetsche hangsúlyozta, hogy tárgyalásokat folytatnak bajor versenytársukkal, és mindkét fél alapjában véve nyitott az együttműködésre. „A Daimler abban a helyzetben van, hogy egyedül meghozhat minden új fejlesztési lépést. Azonban annak is érdemes utánanézni, hogy a feladat egyes részeit nem hatékonyabb-e közösen elvégezni, és ebben a BMW is a potenciális partnereink közé tartozik.”



Budapest-Bamako 2008 – A magyar Dakar

Január 12-én a Parlament előtt ismét elrajtolt a Bamako rali mezőnye, hogy immáron harmadik alkalommal Európát és Észak-Afrikát átszelve eljussanak Mali fővárosába, Bamakóba. A Budapest-Bamako egy közös jótékonysági túra és verseny. Azoknak szól, akik már álmodtak a Dakarról, Afrikáról, közös kalandozásról extrém körülmények között. A túra kategóriában nincsenek se szabályok, se időmérés, se feladatok, se eredményhirdetés. A cél a kaland, a kihívás és az, hogy jól érezd magad. Versenykategóriában szigorú szabályok szerint kell teljesíteni a távot, és pontozás alapján állítják fel az aktuális sorrendet. A Bamako rali lényege, hogy minél kevesebb legyen a megkötés, és minél liberálisabb legyen az esemény. Bárki, bármivel, bárhogya: lehet jönni autóval, motorral, quaddal, biciklivel, vagy ahogy az idei példa mutatja, BKV-busszal, Velorexszel, mentőautóval.

Az Autótechnika újság szerkesztősége a Törpördögök csapat támogatója, akik egy Land Rover Discovery terepjáróval vágta neki a távnak. A csapat pilótája Parragh Sándor, a navigátor Márián Julianna.

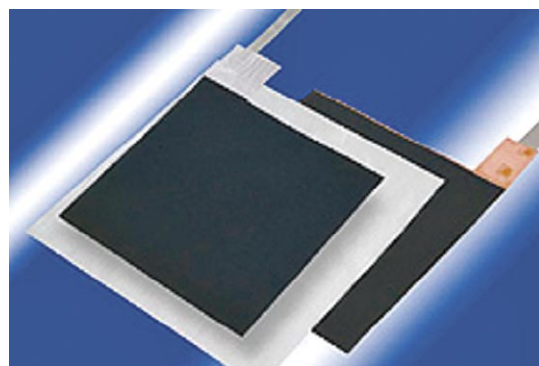
A következő számunkban beszámolunk a Budapest-Bamako eredményéről.



Forrás: www.budapestbamako.org

50%-kal kisebb fogyasztás a hibridüzemű autóknál

Vegyipari és energetikai szakértők kifejlesztettek egy újfajta anyagot kerámiából és polimerekből, melynek segítségével jelentősen könnyebb és nagyobb teljesítményű akkumulátorok gyártása válik lehetővé. A lítium-ionos akkumulátorokhoz kifejlesztett, rugalmas kerámiából álló szeparátor létrehozásában a DFG német kutatási közösség, az újonnan alapított Evonik Industries cég vegyipari üzletága, valamint 7 német főiskola működött együtt. Az újonnan kifejlesztett szeparátor Separion névre hallgat, beépítésével a hibridüzemű járműveknél 50%-os üzemanyag-fogyasztás megtakarítást eredményez az Evonik szerint. Olvasóinknak ismerős lehet ez a név, mivel az Autótechnika 2007/1-es számában már beszámoltunk róla, hogy az Evonik leányvállalata, a Degussa versenyautókban tesztelte az új szeparátort. A Separion létrehozása



tette lehetővé, hogy a lítium-ionos akkumulátorokat már autók hajtására is fel lehet használni. A szépreményű technológiát már régóta a jövő egyik nagy lehetőségeként tartják számon a mobil energiaellátás területén, mivel általánosságban kisebb, könnyebb és nagyobb teljesítményű, mint a hagyományos energiatárolók. Továbbá hasonlóan magas energia- és teljesítménysűrűséggel rendelkezik, élettartama viszont hosszabb. Míg a lítium-ionos akkumulátorok használata már mindennapos a mobiltelefonokban, laptopokban vagy a videokamerákban, nagy energiatárolóként való bevetésük még váratott magára, például a hibridüzemű autókban vagy a regeneratív energia területén. Méghozzá azért, mert nem tudták teljesíteni a biztonsági követelményeket. Ha az akkuk ugyanis túltöltődnek, akkor az eddig használt műanyag szeparátorok – melyek feladata a katód és az anód elválasztása – túlmelegednek, elolvadnak, és rövidzárlatot okoznak. Ez robbanásszerű folyamathoz és tűzhez vezethet. A műanyagból készült szeparátorok ugyanis éghetők, és 140 C-fok fölött elvesztik a stabilitásukat. A Separion viszont két komponensből, kerámiából és polimerekből áll, melyek többek között a különböző termikus tulajdonságaik miatt alapjában véve összeférhetetlenek. A két anyagot csak a nanorészecskék segítségével lehet összekombinálni. A lítium-ionos technológia hatékonysága jelenleg 95%-os – ez egy olyan jó érték, melyet semmilyen más technológiával nem tudnak még megközelíteni sem.

A „Bosch Exchange” program erősítése: a Bosch a Holger Christiansen A/S átvételét tervezi

A Bosch-csoport szándékában áll a Hella KGaA Hueck & Co-tól a Holger Christiansen A/S-t egy, az önindítók és generátorok karbantartásával és gépjármű-villamossági alkatrészek kereskedelmével foglalkozó céget összes leányvállalatával, a HC-Parts-val és Cargo-val együtt átvenni. A Holger Christiansen A/S 2006/2007-ben 112 millió euró forgalmat ért el és négy gyártóhelyén, Dániában, Németországban, Szlovákiában és Ukrajnában, valamint hét európai értékesítési telephelyén és egyben az USA-ban összesen 900 munkatársat foglalkoztat. A vételi árról a felek titoktartásban állapodtak meg. A tranzakció a kartellhatóságok előzetes jóváhagyása alatt áll. „A Bosch feldolgozott gépjárműalkatrészek kereskedelme terén meglevő vezető kínálati pozícióját akarjuk tovább erősíteni – különösen az önindítók és generátorok központi területén” mondta Peter Tyroller a Bosch ügyvezetője, aki a gyári beszállítói értékesítésért és a gépjármű-felszerelések kereskedelméért felelős. A Bosch ezzel az átvétellel erősíti az önindítók és generátorok üzemen tartása terén elért pozícióját és bővíti a szakműhelyek és -kereskedelem autóvillamossági alkatrészének termékszegmensét.

A Holger Christiansen A/S-t 1963-ban alapították, 1998 óta a Hella KGaA Hueck & Co-hoz tartozott és a Bosch Gépjármű-felszerelések kereskedelmi üzletágába fogják integrálni.

Az Audi 800 új munkatársat alkalmaz

Az Audi az idei év nagyobb beruházásai miatt 2008-ban 800 mérnököt és közgazdászt tervez felvenni, kétszázal többlet, mint a tavalyi évben. Az új munkatársak harmadát a műszaki fejlesztések területén alkalmazzák. Az Audi ugyanis a közel-múltban jelentette be, hogy az elkövetkezendő években új modellek kifejlesztésébe fog. 2008 és 2012 között összesen 10,6 milliárd euró értékben terveznek beruházásokat, ebből 7,9 milliárd az új termékekre jut. A modellek száma is nőni fog, a jelenlegi 25-ről 40-re 2015-ben.