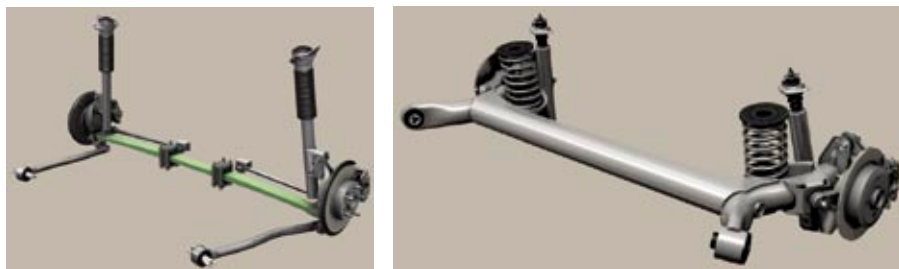


Egyre könnyebb személyautó-futóművek a ZF-től

A futómű-technológiában új szelek fújnak: a ZF két koncepció segítségével mutatta be, mekkora potenciál rejlik a könnyűszerkezetes építésmódban és a funkcióintegrálásban a személyautók hátsó tengelye esetén. A célkeresztben a gazdaságosság és az erőforrások kímélése áll anélkül, hogy a menetdinamika, a biztonság és a kényelem csorbát szenvedne. A keresztlaprugós tengelykonceptió kifejlesztésének fő célja is a gazdaságosság volt. Új anyagok használatával és funkcióintegrálással a fejlesztők le tudták csökkenteni az alkotóelemek számát anélkül, hogy kompromisszumot kellett volna kötniük a menettulajdonságok terén. A koncepció leglényegesebb része az üvegszál-erősítésű műanyagból készült keresztlaprugó. Ez az elem egymaga átveszi a rugózási és a stabilizálási funkciók mellett a kerék vezetésének funkcióját is, amely nagyon fontos az autó nyomkövetési stabilitása és menetbiztonsága szempontjából. Ezen központi alkotórész használatával feleslegessé válnak az eddig szükséges stabilizátorok, két lengőtámasz, keresztlengőkarok és a hagyományos csavarrugók.

Egy másik fejlesztési elvet követ az MCT-tengely, ugyancsak a ZF-től (az MCT feloldása: Multi Compliance Twist Beam Axle). Ezen koncepció célja egy gazdaságos torziós hátsó felfüggesztés létrehozása volt, amely többletköltségek nélkül biztosítja megközelítőleg egy többlengőkaros hátsó futómű teljesítményét. Az MCT-tengely esetén a keréktartók új csapágyazása egy virtuális forgatópontot hoz létre, amely a kerékösszetartásért felel a kereszt- és a hosszirányú erőhatások esetén. Így olyan menettulajdonságok érhetők el a ZF szerint, melyek eddig csak a többlengőkaros hátsó tengelyre voltak jellemzők: oldalerő-alulkormányzás, kerékösszetartás fékezéskor, továbbá optimalizált nyomváltás váltakozó oldali rugózásnál. Az MCT-tengely feladata a klasszikus torziós felfüggesztés és a többlengőkaros felfüggesztés közötti rés kitöltése.



A Volvo új tulajdonosa a kínai Geely lehet

A Volvo amerikai tulajdonosa, a Ford és a kínai Geely megegyezett egymással a patinás svéd autógyártó átvételéről. A pénzügyi lebonyolításban még akadnak tisztázatlan kérdések, még a svéd államnak is vannak követelései, a végleges megállapodás az idei II. negyedévre várható. A Geely biztosította a közvéleményt arról, hogy a Volvo az átvétel után is meg fogja őrizni vezető szerepét a biztonsági és környezetvédelmi technológiák területén. A Ford teljes mértékben kivonul a Volvóból, csak egyes szabadalmak kérdését kell még tisztázni. A Ford röviddel a pénzügyi-gazdasági válság kirobbanása után bocsátotta áruba nagy veszteséggel működtetett svéd leányvállalatát. A Volvo 2008-ban 375 ezer autót gyártott, 20 ezer munkatárssal. Az értékesítési problémák ellenére a vállalatot mindig is életképesnek és eladhatónak minősítették.

A Volvót 1927-ben Göteborgban alapították, majd 1999-ben a svéd tulajdonosok részben eladták a Fordnak: a személyautó-gyártás az amerikaiak kezébe került, a haszonjarművek gyártása azonban svéd kézben maradt. A márkának Svédország mellett Belgiumban, Kínában, Malajziában és Thaiföldön is vannak gyártóegységei. A svéd szakszervezet a Geely-vel való tárgyalásokat szkeptikusan szemlélte, szerintük ugyanis a kínai vevőnek nincs tapasztalata a komplex technológiájú, ultramodern autók gyártásában. Félték továbbá a gyártás Kínába való költöztetésétől is. Pozitívként ítélték meg azonban a nagy ázsiai piacokhoz való közvetlen hozzáférést.

A GVO-szabályozás aktualitásai

Az Európai Unió Bizottsága tavaly júliusban hozta nyilvánosságra az új GVO-szabályozásra vonatkozó terveit és irányelveit. A német autóiipari szakemberek decemberben ültek össze egy tanácskozásra, mely során az aktualitásokról esett szó. Dr. Christian Genzow ügyvéd szerint a bizottság tisztán gazdasági szempontból dönt, így a tervezett új szabályozás nem lesz éppen kereskedőbarát. Az újautó-kereskedelemeire vonatkozó jelenlegi szabályozást valószínűleg 3 évvel meg fogják hosszabbítani 2013-ig, utána azonban csak az ún. ernyő-GVO általános szabályai lesznek érvényben. Az aftermarket/afterales területén azonban más a helyzet: 2010 júniusától a bizottság nem fog részletes állásfoglalásokat hozni, hanem csak alapvető irányvonalakat mutat.

Teljesen el fog tűnni a kereskedők és a szervizek védelme, megszűnik a kétéves felmondási idő és a szerződések minimális 5 éves időtartama. Nem lesz már kötelező a szerződést írásban, megfelelő indokolással felmondani, a márkaszerviznek nem lesz joga független szakértő vagy döntőbíró segítségét kérni, és a szerződését sem ruházhatja át egy másik kereskedőre/javítóműhelyre. Ehelyett egy „viselkedési kódex” kerül bevezetésre a gyártók ígérete szerint. Az iparági szakértők azonban nem bíznak a „Code of Good Practice” nevű dokumentum létrejöttében, ugyanis az utóbbi 30 év gyakorlata nem ezt ígéri. A többmárkás értékesítés területén is visszalépés lesz, ugyanis a jövőben már nem lesznek tilosak a márkaexkluzivitásra irányuló megállapodások. A jelenleg is több márkát forgalmazó kereskedők esetén ezt nem írhatják elő, de újonnan kötött forgalmazói szerződések esetén a gyártónak/importőrnek joga lesz 5 éves márkaexkluzivitást elérni.

A GVO-szabályozás ügyében azonban még nincs eldöntve minden. Először az Európa Parlamentnek kell hozzájárulnia az új EU-biztosok kinevezéséhez, majd márciusban hivatalosan is búcsúzik a jelenlegi ernyő-GVO-szabályozás – az autókereskedelem szabályozásának véglegesítése is ekkorra várható.