

Noticias del Sector

TEX@INFO INTEGRAL

Según nos informan desde TEXA, han ampliado de forma exponencial la capacidad de solución de averías en la fase de diagnóstico con una “tercera dimensión”: la función “BUSCA”.

Además del tradicional “Call Center”, y del envío de Boletines Técnicos, TEXA incorpora una nueva función de soporte asistencial on-line: BUSCA powered by Google. A través de una conexión a Internet la función BUSCA está disponible los 365 días al año durante 24 horas.

Según fuentes de TEXA, el taller de cualquier sector (CAR / TRUCK / BIKE) podrá descubrir todas las ventajas que le ofrece el paquete asistencial y que le ayudarán en el día a día a que su trabajo sea más rápido y eficaz.

El BOcruiser con acabado Glasurit obtiene el premio al mejor diseño de vehículo solar.

El BOcruiser ha conseguido suceder al SolarWorld N°. 1 en el apartado de mejor diseño. En la “Global Green Challenge”, una competición para automóviles con propulsión solar de más de 3.000 kilómetros por tierras australianas, los organizadores concedieron al BOcruiser de la Escuela Técnica Superior de Bochum, que había sido pintado con productos Glasurit, el premio al mejor diseño. Según fuentes de Glasurit, el vehículo de cuatro ruedas puede hacer gala ahora de ser “el solarmóvil más bonito del mundo”. Ya en el año 2007, su predecesor, el SolarWorld No. 1, acabado igualmente con pinturas Glasurit, se había hecho merecedor del mismo galardón.

La participación del SolarWorld No. 1 — dotado, por cierto, de tres ruedas como la mayoría de restantes participantes— en la “Global Green Challenge” se saldó con un nada despreciable noveno puesto. La posición entre los “top ten” fue conseguida con una velocidad media de 75 km/h durante los 3.000 km de recorrido y una velocidad máxima de 120 km/h. El BOcruiser, por su parte, ocupó en su debut la plaza número doce, alcanzando una velocidad media de 55 km/h y una máxima de 100 km/h.

El equipo decidió darle al BOcruiser un acabado en blanco, un color que simboliza la sostenibilidad y que cada vez está más extendido. Rainer Lennartz, el pintor del vehículo escogió para el proyecto un esmalte de acabado 2C High-Solid de la Serie 22 de Glasurit. Su idea era que “una capa y media bastaría para mantener las funciones básicas de la pintura en cuanto a protección, duración y diseño.” En comparación, un vehículo de fábrica recibe normalmente cuatro capas de material (imprimación, aparejo, esmalte de base y barniz de acabado). Rainer Lennartz trató sólo en parte la cubierta del vehículo con aparejo y, en lugar de un sistema bicapa con esmalte de base con color y barniz, aplicó luego la Serie 22 que dispone de un elevado poder cubriente. Los logotipos de los espónsores se sobrepintaron con una plantilla y se sellaron con barniz transparente.

Posteriormente se lijó y pulió la superficie. “Este modo de aplicar los logotipos lo decidimos conjuntamente con la Escuela Superior de Bochum para que los bordes de los adhesivos no produjeran remolinos de aire”, comenta Rainer Lennartz.



A partir de 2011 saldrán al mercado las primeras bicicletas eléctricas con accionamientos de Bosch.

El desarrollo del sistema se realiza conjuntamente la empresa de bicicletas Cannondale, marca de la sociedad Cycling Sports Group (CSG), que forma parte del Grupo Dorel Industries.

Las primeras “e-Bikes” (bicicletas eléctricas) con accionamientos Bosch se presentarán en la Feria de bicicletas “Eurobike” 2010, el 4 de septiembre de 2010 en la localidad de Friedrichshafen (Alemania).

Según nos informan desde Bosch, el elemento central del accionamiento de la bicicleta eléctrica es la “Drive Unit”, o unidad motriz, compuesta por el bloque de accionamiento con motor eléctrico, módulo de control y sensores. Está previsto que su montaje se realice en el centro del cuadro de la bicicleta.

La corriente eléctrica – la energía que mueve a las bicicletas eléctricas – se alimenta con el set de batería que forma parte del suministro. Dicho de otra manera, el cargador y el enchufe en su casa sustituyen a la gasolinera y el ordenador en el manillar es, además, un ordenador corriente de bicicleta. El nuevo accionamiento eléctrico se suministra exclusivamente a fabricantes de bicicletas, no está pensado crear un set para bicicletas ya existentes.

Las modernas bicicletas eléctricas no tienen nada que ver con la “bicicleta con motor auxiliar” del pasado. Las “e-Bikes” no evitan que el conductor tenga que pedalear, sólo se lo facilitan. Sólo si el ciclista proporciona fuerza muscular, el accionamiento eléctrico proporcionará la fuerza del motor. El sistema electrónico dosifica la ayuda en dependencia del esfuerzo que realiza el ciclista – es decir, en un ascenso más apoyo que en terreno llano – y en función de la regulación que haya elegido el ciclista. Según el nivel de grado de apoyo, con la carga de la batería se pueden alcanzar unos 35 kilómetros cuando el apoyo eléctrico está funcionando a su máxima potencia. O también se puede cubrir una distancia de hasta unos 80 kilómetros si el ciclista requiere menos apoyo.

Desde Bosch nos indican que este accionamiento es efectivo hasta una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora, a partir de esa velocidad, el ciclista debe pedalear sólo. Esto se debe a que sólo así la bicicleta eléctrica sigue siendo una bicicleta a efectos de las normativas de tráfico.

Para más información, pueden visitar:
www.bosch-ebike.de.