

MicronAir presenta il nuovo catalogo filtri 2008/2009

MicronAir, uno dei marchi più importanti per la filtrazione dell'aria abitacolo, presenta il nuovo catalogo 2008/2009, in distribuzione presso la rete commerciale del Gruppo Sidat, il partner esclusivo micronAir per l'aftermarket indipendente italiano, attraverso le linee di vendita Fispa, Krios e Sidat. La pubblicazione, attualmente fruibile in tre lingue (tedesco, inglese e italiano), è cresciuta notevolmente rispetto alla precedente: contiene più di 130 nuovi filtri per circa 300 modelli di veicoli, arrivando ad un totale di 1.000 applicazioni per autovetture, veicoli commerciali e industriali e off-road speciali, coprendo così oltre il 95% del parco circolante. Le informazioni sono chiare e precise: schede tecniche complete con foto e relativa spiegazione dei vari tipi di filtri, per un'agevole identificazione dei singoli componenti e per facilitarne il montaggio. Il catalogo propone filtri per tutte le vetture appena lanciate sul mercato, nuove gamme per le auto asiatiche (menzionate in una sezione a parte), alternative di prodotto rispetto alla versione di primo equipaggiamento, (relative a Filtri Particellari e versioni con Carbone Attivo) ed estensioni di gamma per veicoli industriali, autobus e off road speciali. MicronAir, dunque, presenta un vero e proprio manuale di riferimento per la filtrazione, che permette agli automobilisti di respirare aria pulita all'interno dell'abitacolo e ai ricambisti e autoriparatori di avere uno strumento utile nella loro operatività quotidiana.



Centralina CHIPBOX di Seletron per motori turbo Diesel

La Seletron lancia sul mercato italiano la nuova centralina CHIPBOX per l'elaborazione dei motori diesel UIS (Unit Injector System) con iniettori piezoelettrici. La tecnologia piezo rappresenta infatti l'ultima frontiera per il pilotaggio degli iniettori nei moderni motori sia diesel che benzina. L'iniettore piezoelettrico offre vantaggi tecnici come la rapidità di risposta del sistema, rendendo precisa la quantità di carburante iniettata. Nella configurazione UIS la pressione d'iniezione è stata portata a 2200 bar, quindi la necessità di un attuttore rapido è stata un'esigenza vincolante per poter pilotare e dosare in maniera precisa l'iniezione del carburante. Il pilotaggio dell'iniettore piezo avviene tramite tensioni molto maggiori rispetto al normale solenoide, e la necessità di interfacciarsi a tale voltaggio in maniera precisa e bilanciata ha portato allo sviluppo di un hardware di potenza complesso, ma efficiente. La rapidità con cui avvengono i pilotaggi dell'iniettore, ha richiesto l'utilizzo di microprocessori performanti e potenti con maggiori frequenze di funzionamento, così da poter seguire senza problemi e/o ritardi l'andamento originale del motore. Il firmware sviluppato è stato collaudato a banco grazie a simulatori di motore, e i diversi aspetti quali l'affidabilità e la velocità d'esecuzione, sono stati duramente messi alla prova per fornire una centralina performante e "robusta". L'adozione del filtro FAP, con successivo ciclo di rigenerazione, ha inserito processi e cicli di gestione del motore differenti dal normale utilizzo, quindi l'elaborazione durante tale fase è stata manipolata in maniera del tutto simile al processo originale per non pregiudicarne il buon funzionamento.

