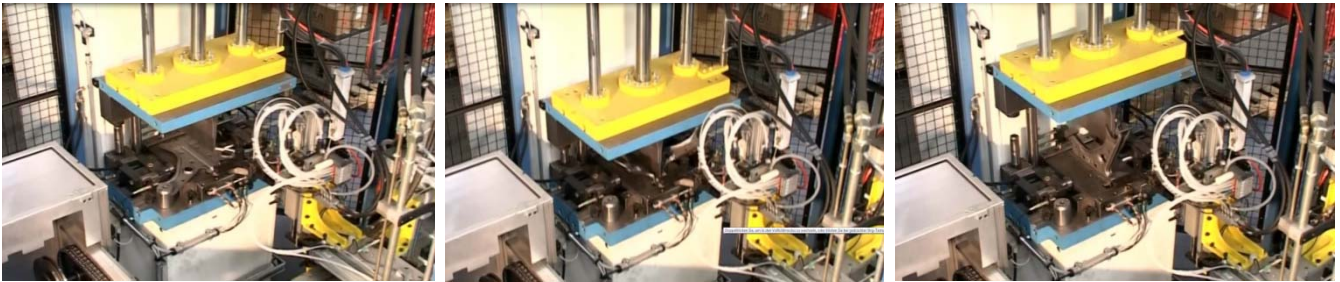


Fahrwerks- und Aufhängungsteile von Magneti Marelli

Magneti Marelli entwickelt und produziert für die Fahrzeughersteller viele Produkte im Fahrwerks- und Aufhängungsbereich. Als sicherheitsrelevante Bauteile werden diese Produkte im Detail entworfen, technisch perfektioniert, und sorgfältig getestet.

Die Ansprüche der Fahrzeughersteller für z.B. Schwingarme wachsen stetig. Das Gewicht, die Stabilität und gleichzeitig die Flexibilität, die Ergonomie und zuletzt das Verhalten des Schwingarms insgesamt spielen eine sehr große Rolle für die Sicherheit von Mensch und Material, wie auch bei der Reduzierung des Verbrauchs und damit des Schadstoffausstoßes.

Die Entwicklung eines solchen Bauteils ist nur mit speziellen Fachleuten und Ingenieuren möglich. Wir haben aus allen gesammelten Erfahrungen ein neues Produktionsverfahren für Schwingarme entwickelt und patentieren lassen.



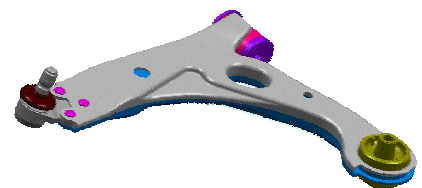
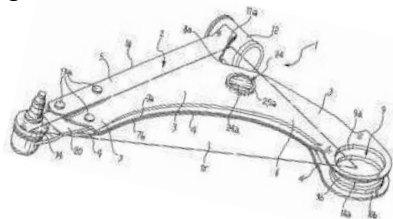
Das patentierte Produktionsverfahren wird für Magneti Marelli Blechlenker bei folgenden Fahrzeuge eingesetzt:

ALFA ROMEO MITO; **CITROËN** NEMO; **FIAT** BRAVO, FIORINO, GRANDE PUNTO, LINEA, PUNTO EVO, QUBO, STILO FL 2003; **LANCIA** DELTA; **OPEL** CORSA D; **PEUGEOT** BIPPER

Bestellnummer:

- MM Nr.: ARM058** *OE Nr.: 51783057, 51839040, 51895367, 3520W3
MM Nr.: ARM059 *OE Nr.: 50511650, 51783056, 51895366, 51839039, 3521S6
MM Nr.: ARM069 *OE Nr.: 51827738, 50705544
MM Nr.: ARM070 *OE Nr.: 51827737, 50705465
MM Nr.: ARM077 *OE Nr.: 55703231
MM Nr.: ARM078 *OE Nr.: 55703230

*OE Nr. dient nur zum Vergleichszweck



Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass unsere Rechtsabteilung konsequent Patentverletzungen ahndet, und notwendige Maßnahmen zur Bekämpfung dieser ergreift.

Diverse Tests an unterschiedlichen Nachbauprodukten haben ergeben, dass geforderte Sicherheitsansprüche von diesen Bauteilen nicht erfüllt werden, bzw. bei Montage zur Lebensbedrohung im Straßenverkehr werden können.

Beispiele für die Unterschiede zwischen Nachbauteil und Originalteil bei Front-Blechschiwingarm für Fiat Grande Punto

Ergebnis Ermüdungstest im Labor / am Prüfstand

Nachbauprodukt
nach 300 Testzyklen

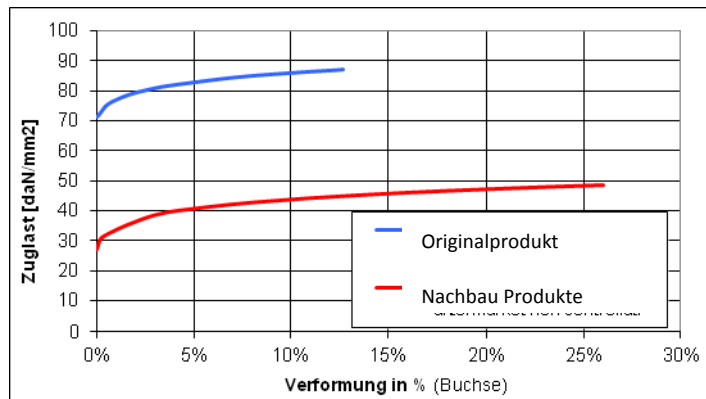


Originalprodukt
nach 1500 Testzyklen



Ergebnis strukturelle Festigkeitsprüfung

Beim Nachbauteil brach nach nur 200 Testzyklen die Buchse komplett aus – zugleich zeigte sich am Schwingarm ein Riss!



Eine leichte Verformung der Buchse hat sich beim Originalteil nach 1000 Testzyklen gezeigt.

Sollbruchstelle die das Originalteil besitzt

Das optimale Verformungsverhalten bei Überlastung (z.B. durch Unfall, Kollision)

