A2TPDSNN-CC08 OTC备件中心

产品名称	A2TPDSNN-CC08 OTC备件中心
公司名称	广州市长科自动化设备有限公司
价格	面议
规格参数	品牌:OTC 型号:A2TPDSNN-CC08
公司地址	天河区高普路168号A1栋2楼
联系电话	020-29131671 15975372026

产品详情

^^

名称： otc机器人示教器　　　　型号：　a2tpdsnn-cc08

价格：电议【原装正品及二手备件齐全】

优势提供otc机器人维修，保养，调试，安装，培训服务。

维修及回收 otc机器人弧焊焊机　。

^^

长科
能提供全套机器人自动化生产线，根据客户产品、工况具体的需求、应用方式等进行系统集成，整个过程包括方案制定、产品设计、机械加工、电气集成、安装调试、售后服务等环节。

广州市长科自动化设备有限公司

联系人：李先生

手机：13543455804

电话：020-29131671

传真：020-28083007

q q客服：767051518 公司主页：http://www.gzchangke.com

整个汽车业的技术产生了比任何其他汽车公司都大的影响。

"皮耶希为量产制造商带来了高水平的设计，"一位竞争对手公司的管理人员说，"在他的带领下，奥迪已经变得能够与宝马和梅赛德斯相抗衡，在20世纪90年代，从产品的角度来看，大众公司已经成为其他欧

洲公司追赶的目标。"

皮耶希决定，奥迪必须成为一个优秀的品牌，但是由于无法从大众公司独立出来，这个目标的实现受到一定的限制。在成为奥迪ceo之前15年，他就决定，大众的这个子公司需要有自己的营销、客户服务、销售和经销商网络，它必须完全独立。

"皮耶希非常有计划性，他深受亚洲思想的影响，"他从前的一位同事说，"他的目光总是很长远，他知道自己的目标是什么，然后他会相应地采取行动。从进入奥迪那一天起，他就有自己的战略，在1975年他成为奥迪研发中心负责人时，他也很清楚，自己要做些什么。"

第6章 费迪南德·皮耶希(6)

1983年款奥迪100是流线型设计的一场革命，其牵引系数为0.30--量产轿车历史上的最低值。行驶在德国的高速公路上，这款轿车拥有前所未有的高回头率。此后，整整两代轿车设计者都在选择纯粹的流线型设计。这是战后汽车设计领域中的一次彻底的改革--与1974年克莱斯勒的气流设计具有同等重要的革命性意义，而后者几乎没有在汽车业产生什么影响。

不过，尽管1983年款奥迪100经常唤起人们的回忆，但确立奥迪公司在汽车技术领域内领军人物地位的，却是1980年款奥迪100。那一年奥迪100的一个版本被命名为quattro，因为该车型是全轮驱动。这是历史上第一款量产的四轮驱动高端轿车，正是这一车型提升了奥迪在全世界的汽车媒体和普通公众心目中的地位。

很多年来，人们都没有充分地认识到奥迪取得的成绩所带来的影响，20世纪90年代的越野车革命就间接地受到了奥迪的影响。取代乘用轿车流行起来的运动型多功能车（suv）最初并不是起源于李·艾科卡重新为其注入活力的吉普品牌和鲍勃·卢茨的第一款福特探险者（explorer），suv的兴起得益于公众对皮耶希在奥迪推出的全轮驱动系统的接受。最初作为豪华轿车和性能轿车的附加功能出现的suv，已经成为各领域的驾驶者逐渐发现并喜爱的车型。

如果说皮耶希是第一辆奥迪quattro诞生的驱动力，那么奥迪quattro之父就是工程师乔格·本辛格（jorg bensinger），在20世纪70年代，他担任奥迪路面测试部经理。本辛格是在1977年2月他在芬兰的时候构思这一概念的。

当时，本辛格刚结束一款传统奥迪轿车在恶劣条件下的测试，开始测试一辆全轮驱动越野iltis车。他在思考是否可以将一辆跑车的动力分配到4个车轮上，以提高公路赛车的性能。英国公司jensen自1966年以来在少量地制造四轮驱动interceptor ff（ferguson formula）车型，但四轮驱动在乘用轿车领域的应用是前所未闻的。

本辛格将这个想法讲给皮耶希听，请求将iltis四轮驱动系统应用到一款奥迪轿车上。皮耶希第一反应是有点怀疑，但在仔细考虑之后，他认为这对奥迪来说是正确的。全轮驱动系统为奥迪提供了打击梅赛德斯-奔驰和宝马的机会。

"我们必须让公众相信四轮驱动的优势，在奥迪，我们能做到这一点，"皮耶希跟本辛格说，"顾客如果看到梅赛德斯推出某项新技术，他们会说，好吧，这技术一定不错。"

皮耶希批准制造一辆非正式的样车，在一辆奥迪80上安装iltis系统。这个项目没有设置编码，但很快，皮耶希就开始全力攻克quattro，像10年前开发v12保时捷917那样。

皮耶希组织了几名工程师，开始进行秘密研究。他觉得所研究的这个项目将来势必会引起轰动，于是打算为奥迪保留这一概念，防止那些比自己大的德国公司抢了先，甚至大众公司也包括在内。这也是皮耶希一贯的做法--总是搞得很夸张、很神秘。

特雷瑟也在这个工作组中，当时他在奥迪担任高级项目经理。在20世纪80年代初期，他因为管理奥迪跑车部而声名渐起。后来特雷瑟自己开了一个制造跑车的公司，很多年后，他的公司为欧宝zafira小型面包车设计了具有革命性的内部座椅结构。

特雷瑟与皮耶希经常发生冲突，像大多数在皮耶希身边工作的工程师一样，不过他们两人互相尊重。特雷瑟回忆了他第一次跟皮耶希见面时的情景，那是1976年，皮耶希邀请他，商讨请他加盟奥迪的事情。两人在慕尼黑机场会面，皮耶希来的时候，一边的腋下夹着一个公文包，另一只手里拿了几个发动机零部件。他们一起坐进一辆奥迪200样车走了。

"这是典型的皮耶希作风，"特雷瑟说，"他总是同时做两三件事。"

6年前，皮耶希拒绝了梅赛德斯-奔驰研发部负责人的职位，因为公司的研发预算太低。他曾跟梅赛德斯-奔驰的人说，他想大力推进技术，而quattro将成为皮耶希的一个机会，他会向梅赛德斯证明他以前所说过的话。

quattro团队的工作在紧锣密鼓地推进，1977年3月，特雷瑟装配了第一辆样车，采用的是奥迪80和iltis的传动装置。这辆车还很粗糙--采用了永久性四轮驱动，但没有中央差速器，这不是一辆完美的乘用轿车。

后来又制造了几辆样车，皮耶希带领他的手下翻遍了大众的零部件库，还采用了部分奥迪车型的零部件。这款样车装配的是一款新型涡轮增压5缸发动机，采用了奥迪100的悬挂系统和变速箱，奥迪80的引擎块和一些传动齿轮，以及即将推出的基于80的奥迪双门跑车的车身；变速箱是全新设计的。这款样车没有设置巨大的变速箱，而是采用一个空心轴向前后两端传输动力。

1977年其余的时间都在进行测试，1978年1月，一辆样车被送到大众的销售经理沃纳·施米特（werner schmidt）那里。皮耶希带领他的团队来到奥地利的turracher hohe--这里有欧洲最陡峭的山口，有23%的坡度。皮耶希装配了夏季轮胎，没有安装防滑链，quattro驶上山口，没有发生一次故障。

4月，样车在霍根海姆赛道股份有限公司（hockenheim ring）进行检测。它的输出功率只有160马力，但是行驶一圈所需要的时间比240马力的汽车只短一点点。

第6章 费迪南德·皮耶希(7)

5月，大众公司的集团开发总监厄恩斯特·菲亚拉（ernst fiala）批准了该项目。但是大众公司董事长托尼·施马克（toni schmucker）--他是一位销售专家，并没有技术经验--不能确定，到底值不值得投入如此巨额的开发成本。

那年夏天，皮耶希为这位曾在福特公司工作过的老板安排了最后一次测试，驾车爬一个草地陡坡，奥迪工程师事先在上面泼了水。他为老板安排了3辆车：一辆前轮驱动奥迪80、一辆其他的后轮驱动车、还有一辆quattro样车。

在驾驶奥迪80未能爬上去之后，皮耶希让他进入quattro样车，这辆四轮驱动轿车很轻松地爬上了草坡。施马克带着非常深刻的印象离开了，很快这个项目就获得了批准。

1年后，皮耶希将最新开发出来的样车带到撒哈拉沙漠，1979年9月，公路赛车手汉纳·米科拉（hannu mikkola）试驾了最新的样车，第二年3月，这辆车在日内瓦车展上出现在奥迪展台上。奥迪的设计者哈特穆特·沃库斯（hartmut warkuss）在一辆已有的无梁双门跑车车身上加了宽大的塑料侧板和扰流翼。