

Printontwerpsysteem

Door Zuken is versie 9.0 van het printontwerpsysteem Cadstar uitgebracht. De verbeteringen aan de gebruikersinterface resulteren in een grafische representatie van alle functietoewijzingen, waardoor er niet alleen gemakkelijker kan worden gewerkt, maar de gebruiker ook zijn eigen ontwerpvaardigheden kan ontwikkelen. Het routeren volgens een boomstructuur binnen de P.R. Editor XR is uitgebreid en biedt meer flexibiliteit. Dit biedt ontwerpers de mogelijkheid om equivalente pennen snel en gemakkelijk te verwisselen om de routeerbaarheid te verbeteren. Ook zijn er allerlei verbeteringen doorgevoerd aan de reportagegenerator, de boorbestanden, DXF verwerking, de algemene menu en knoppenbalken en nog veel meer. Belangrijk is de uitbreiding van de backannotatiefunctie, hetgeen de bestands-overdracht van het printontwerp naar het



schema vereenvoudigt. Gebruikers van dit ontwerppakket kunnen beschikken over meer dan 200 000 kant en klare symbolen die via het Internet beschikbaar worden gesteld. Het professionele ontwerppakket kent een instapprijs vanaf €1000.. ■

Zuken (0495) 583 377
www.zuken.nl en www.cadstarworld.com/cadstar9

Behuizingen

Met de Tempo behuizingen, uitwisselbaar met gangbare PVC industriedozen, maakt Fibox de overstap mogelijk naar halogeenvrije, brandbestendige en RoHS conforme producten met IP65 afdichting. Ze bieden tijdsbesparende en rendabele oplossingen voor de installatiemarkt, machinebouw en industrie. De bovenrand van de onderbak is opvallend laag voor het snel en eenvoudig monteren van onderdelen in de behuizing. Het deksel is glad en daardoor geschikt voor het bedrukken en plaatsen van uitleesvensters. De polyamide dekselschroeven zitten verliesvrij vastgeklit en de deksels kunnen worden verzegeld. De meegeleverde scharnieren kunnen zowel aan de korte of lange zijde in enkele seconden op hun plaats worden geklikt. Het pro-



gramma is gebaseerd op vijf maten, naar keus met een grijs of doorzichtig deksel. Het toebehoren omvat blindstoppen, wandbevestiging, montageplaten, DIN-rail, ventilatie, frontplaten en afstandsbussen. ■

Fibox
 (030) 687 5547
www.fibox.nl/tempo

Accubewaking



Door LEM wordt een serie stroomopnemers geïntroduceerd met een dubbel meetbereik voor nauwkeurige stroommetingen in accubewaking voor de auto-branch. De 25 modellen in de DHAB reeks meten zonder beïnvloeding van de stroomcircuits en zijn bovendien galvanisch geïsoleerd. Een Hall-effect opnemer wordt op de kabel van de accu in een auto geplaatst. Dankzij de twee kernen is het mogelijk de opnemer voor twee verschillende stroombereiken te gebruiken, de eerste tussen ±20 en ±80A en de tweede tussen ±50 en ±600A. Het meetbereik is dus niet alleen zeer breed maar bovendien zeer nauwkeurig bij lage stromen. Er zijn paneel en kabelmonteerbare versies en de opnemers met vijf jaar garantie voldoen aan alle eisen, inclusief de ISO-TS en RoHS. ■

Lem
 (0032) 675 50114, www.lem.be

Bedieningsterminal

Het OEM bedieningsterminal bestaat uit een PC/104 CPU module met geïntegreerde DiskOnModule die net zo werkt als een mechanisch IDE schijfgeheugen, aangevuld met een klantspecifieke printkaart met analoge en digitale I/O. De CPU module is een standaard PC/104 computerkaart op basis van een Vortex 86, 166 MHz met een groot aantal interfaces. De aanvullende printkaart heeft onder andere 24 optisch gescheiden digitale I/O, vier niet geïsoleerde 12-bit analoge ingangen en evenveel 8-bit analoge uitgangen, een triggeringang, een geïntegreerd uitleesvenster van 240x64 beeldpunten, zeven vrij programmeerbare bedieningstoetsen en een 12 V aansluiting. Het systeem wordt geleverd met software drivers voor C++. ■

B.E.S.D. Benelux
 (0493) 316 554
www.besd.nl



Column

Innovatie, een zegen of een vloek?



Alle innovaties of uitvindingen beginnen met een idee of een vraag.

Een vraag zou kunnen zijn: "Kan het container vervoer naar Duitsland eenvoudiger?"

Het antwoord, u raad het al, is in de praktijk: "De Betuwe route, een miljarden verslindend project waarvan het bij zijn realisatie niet duidelijk is of de investeringen ooit terug verdiend zullen worden". Een andere vraag, door velen gesteld: "Kan de mens vliegen? Het antwoord: "Een vakantie naar de zon door de lucht is tegenwoordig voor een ieder weggelegd".

Wat is nu het verschil? Waarom is de ene innovatie wel een succes en de andere niet?

Laten we daarvoor eens naar de ontwikkeling van een andere innovatie kijken. De auto. Een uitvinding die onze wereld ingrijpend heeft veranderd.

Om deze innovatieve stap mogelijk te maken was de uitvinding van een mechanische energiebron noodzakelijk: de motor. We zien dan ook dat zodra de mens de beschikking krijgt over een nieuwe technologie (in dit geval de motor) hij deze direct voor verschillende toepassingen aan wil wenden.

In de ontstaanstijd van de auto waren globaal 3 verschillende motor types voorhanden: de stoommachine, de elektromotor en de explosiemotor. De stoommachine was door zijn grote omvang en gewicht goed toepasbaar op rails, maar niet in te bouwen in de koetsframes die toen beschikbaar waren. De elektro- en explosiemotor waren daar echter bijzonder geschikt voor. De grotere energie inhoud van benzine/diesel won het uiteindelijk ruimschoots van de loodaccu zodat we nu allemaal in benzine/diesel auto's rijden.

Analysierend kunnen we zeggen dat, alhoewel goede ideeën overal voorkomen, succesvolle innovaties de weg van de geleidelijkheid kiezen. Dus met kleine stapjes, door de markt gestuurd, naar een optimum groeien. Zo worden de (ontwikkelings) kosten in evenwicht gebracht met de opbrengsten.

Een ander belangrijk verschil is dat de auto als innovatie een "alleenstaand" product is dat zijn eigen evolutie kende, terwijl een Betuweroute een systeem is dat in éénmaal in de maatschappij ingebed moet zijn, niets geen gelijdelijkheid, een Big Bang!

Betekent dit dat we in het voor ons zo interessante vakgebied van de elektrotechniek en elektronica niet goed kunnen innoveren?

Beslist niet! Innovaties in de elektronica zien we dagelijks voorbijkomen! Maar is elke innovatie een succesvolle? Dat hangt van het toepassingsgebied af. Als de toepassing erg nieuw is, is het zinvol naar het verleden te kijken om te zien wat een goede strategie is.

De transistor of het IC: "Duidelijk, hier wordt de weg van de geleidelijkheid gevolgd en deze gaat nog steeds succesvol door". RF-ID: "Er vinden steeds meer producten en toepassingen hun weg naar de markt". Moeizamer is bijvoorbeeld de invoering van de e-ticket openbaar vervoerkaart. Hier worden verschillende bestaande en nieuwe technologieën, zoals RF-ID, Databases en Internet, gecombineerd en wordt er volledig ingezet op een alles omvattende geautomatiseerde verwerking van alle reizigers betalings handelingen. Geen geleidelijkheid, alles op één kaart en hopen dat het goed gaat(?).

Moeten we in de toekomst dan maar af zien van de ontwikkeling en invoering omvangrijke systemen en projecten?

Welnee! We moeten juist optimistisch en met vertrouwen, maar vooral ook met het gezonde verstand, nieuwe ontwikkelingen aangaan. Het combineren van bestaande concepten met bijvoorbeeld de zich snel ontwikkelende radio technologieën blijft toch een basis voor nieuwe en innovatieve producten waar vooruitziende bedrijven in de toekomst hun geld mee zullen verdienen!

Innoveer! Maar doe het wel gelijkmatig en verstandig. Zo blijft innovatie een zegen!

Jan W. Veltman, Business Development
 Commint Consultancy BV, jan.w.veltman@commint.nl