

A tisztább levegőért Az első AdBlue töltőállomás

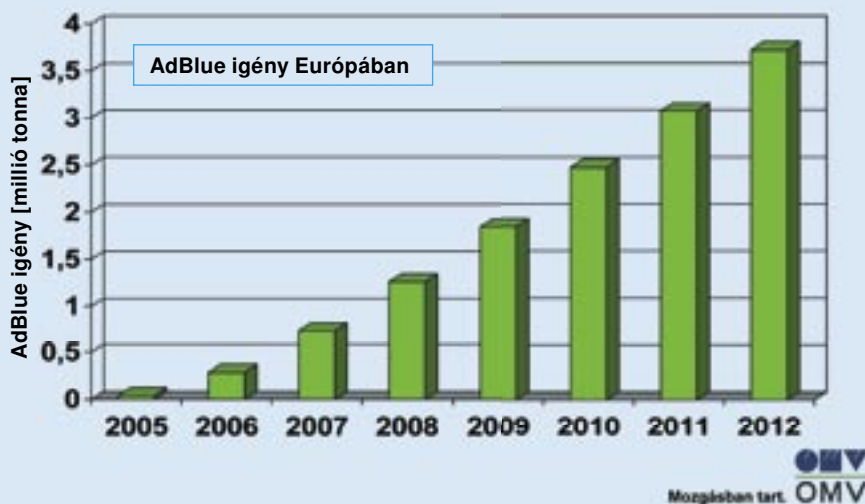
Dr. Persányi Miklós környezetvédelmi és vízügyi miniszter jelenlétében avatták fel az M1-en – a Győr melletti Arrabona töltőállomáson – az első olyan magyarországi benzinkutat, ahol közvetlenül lehet tankolni az SCR-emissziótechnikával szerelt haszongépjármű-dízelmotorok adalékanyagát,



az AdBlue-t. Az AdBlue adalék karbamid [$\text{CO}(\text{NH}_2)_2$] 32,5%-os vizes oldata. A Selective Catalytic Reduction (SCR) technológia az AdBlue adalékanyag használatára épül. Az OMV AG 100%-os leányvállalata, az Agrolinz Melamine International (AMI) közel 10 éve fejleszti az AdBlue adalékanyagot, közösen a legnagyobb motorgyártókkal, közöttük a Mercedes-Benzzel. Az első SCR-rel szerelt kamiont 2004-ben indították útjára, s jelenleg már az SCR-technológia bekerült a sorozatgyártásba. Az adalékanyagot külön tartályban tárolják a járművön és a vezérlés automatikusan adagolja a kipufogórendszerbe. Az SCR kipufogógáz-tisztító rendszerrel készült motorok egyharmadával kevesebb nitrogén-oxidot és 80%-kal (!) kevesebb kormot bocsátanak a levegőbe. Ezzel együtt a motor tüzelőanyag-fogyasztása 7%-kal csökken. Az OMV Hungária,

Közép-Európa vezető olajvállalatának magyarországi leányvállalata még ebben az évben több magyarországi kútját teszi alkalmassá az AdBlue kiszolgálására – szabad utat nyitva ezzel az SCR-technikával szerelt motorú gépjárművek hazai és tranzitforgalma számára.

Az OMV egész Közép-Európában aktív kampányt kezdett a tisztább levegőért. 2007-ig 67 OMV-töltőállomást tesznek képessé régióinkban a cég közreműködésével kifejlesztett AdBlue nevű adalékanyag tankolására. Az első tankolást dr. Persányi Miklós környezetvédelmi és vízügyi miniszter és dr. Manfred Madl, az OMV AG nemzetközi kereskedelmi üzletágának vezetője végezte el, egy Mercedes-Benz kamionon. A Mercedes-Benz mérnökei ugyanis oroszlátrészt vállaltak az SCR-technológiájú motorok kifejlesztésében.



Új mérési módszerrel határozzák meg a gumiabroncsok élettartamát

A TÜV Automotive, a TÜV Süd csoport vállalata bejelentette, hogy kifejlesztett egy olyan eljárást, amellyel megbízhatóan meghatározhatjuk a gumiabroncsok élettartamát. Több részletes vizsgálat kimutatta, hogy a légnyomás mellett számos további befolyásoló tényező is meghatározza a gumiabroncsok tartósságát. Az összes tényező mértékeként a TÜV szakértői a gumiperemnél (a felinél) mérhető hőmérsékletet választották ki. A szabadalmaztatott „TÜV Tire Temperature Method” elnevezésű eljárással pedig már meg is mérhető ez a hőmérséklet. Azok a tényezők, melyek egy gumiabroncs élettartamát befolyásolják, a következők:



kerékterhelés, sebesség, szlip, csúszásállapot, környezeti és úthőmérséklet, útfelület, futómű-geometria, futómű-kinematika, hajtáskonceptió, motorizáció és aerodinamika. Annak érdekében, hogy az ezek által meghatározott hőmérsékletet mérhesék, egy érzékelőt építettek be a gumiabroncsba. A gumiabroncsnak a vonatkozó megfelelő határgörbékkel való összehasonlításával, a járműfejlesztési folyamat során nagyon korán megítélhető az adott alkalmazási területre való alkalmassága. Jelenleg a TÜV Automotive szakemberei egy diagnosztikai algoritmuson dolgoznak. A mért értéknek ugyanis előre kell jeleznie a jármű üzeme alatt egy esetlegesen előadódó sérülést – ez a gumiabroncsnyomás-ellenőrzés fedélzeti egységként való kiterjesztett funkciója lenne.

Kerámia izzógyertyák

A Volkswagen első európai autógyártóként kerámia izzógyertyákat használ. A hagyományos fém izzógyertyákkal szemben az NGK 3. generációs kerámia izzógyertyái jelentősen rövidebb idő alatt érnek el nagyobb hőmérsékleteket. Az önszabályozó kerámia izzógyertyák először 1985-ben jelentek meg a piacon. Jelenleg az NGK 2 újfajta NHTC-izzógyertyát szállít a Volkswagennek: a vékonyabb M8-ast építik be a 2 literes, négyhengerű, hengerenként négyselepes motorba (pl. Passat), az M10-est pedig az 1,9 vagy 2 literes, 4 hengerű, hengerenként 2 selepes motorokba, továbbá a Phaeton és a Touareg tízhengerű motorjaiba. Az összes négyhen-



gerű, valamint a részecskeszűrős V10-es dízelmotorokat a jövőben kizárólag kerámia izzógyertyával szerelik. A hosszabb gyertyának kisebb az átmérője, amiért is kevesebb, mint 2 másodperc alatt eléri az 1000 fokot. Ehhez egy hosszabb, körülbelül 10 perces utánizzítási idő válik lehetővé. A kerámia izzógyertyák új sorozata nagy, kb. 1300 fokos tartós hőmérsékletet ér el, ami az indítási folyamatot kis sűrítési viszonyú motoroknál is javítja. Ehhez azonban ellenállóbbá is kell válniuk a rezgésekkel szemben.

TecDoc

2005 áprilisától a WebVilág Kft. a TecCom mellett immár a TecDoc-rendszer értékesítési feladatait is ellátja, Magyarország mellett a dél-kelet-európai régió 7 országában is. A TecDoc egyesíti magában mindazon előnyös tulajdonságokat, amelyek a hatékony cikkszám-azonosításhoz mára elengedhetlenné váltak: a katalógus széles körű személy- és házigépjármű-programot tartalmaz, több mint 156 beszállítóval, gyári cikkszámok

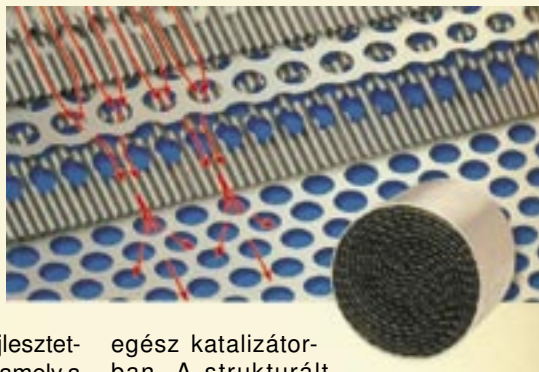


és gépjárműtípusok szerinti cikkszám-lekérdéssel, keresztreferenciákkal, képekkel és beszerelési útmutatókkal. Kevesen tudják, de a katalógus mellett maga az adatbázis is megvehető, így a TecDoc hatékony eszközzé válhat a saját belső adatbázisok kialakításában, web alapú katalógusprogramok elkészítésében és a termékmenedzserek munkájának hatékonyabbá tételében. Ezt a megoldást Magyarországon már több országos nagykereskedelmi hálózat is sikeresen integrálta.

Információ: az 1/203-3474-es telefonszámon, a www.webvilag.com weboldalon vagy a contact@webvilag.com e-mail címen.

Versenykatalizátor

A versenyautó-építők kívánságlistáján a kis tömeg és a nagy motorteljesítmény az első helyen állnak. Nemcsak a könnyűszerkezetes építésmód és a motortuning vezet a célhoz, hanem a katalizátor is nyújthat további teljesítménynövelést. Az Emitec cég katalizátorspecialistái kifejlesztettek egy ún. Metalit-katalizátort, amely a hagyományos, lamináris belső áramlású katalizátorokkal szemben kevesebb nyomásvesztéssel működik. Egy 0,05 mm vastag, nagy melegsilárdságú acélt felgöngyöltének, és körülbelül 1200 fokon méhsejtszerkezetűvé kapcsolják össze. Egy perforált PE-fóliát forrasztanak a monolit köpenyébe, a levegőáramlás irányára merőlegesen. A PE-fólia méhsejtjei átforgatják a kipufogógázokat, amiért azok a szomszédos csatornába is eljutnak. Ez a kialakítás viszonylag azonos áramlási sebességet eredményez az



egész katalizátorban. A strukturált fóliák megtörik a lamináris áramlást, így turbulens, radiális áramlási folyamatok keletkeznek. A nyomásvesztés 30–40 százalékkal csökken. A PE-fóliás katalizátor már bizonyított a Mühlner Motorsport Volvo S60-as versenyautójában. Különösen a 2,5 literes, öthengerű szívómotor megnövelt teljesítménye és csekély üzemanyag-fogyasztása írhatók az új katalizátor számlájára – ez fontos a hosszú távú versenyek esetén, ahol futamonként legalább egyszer tankolni kell.



DÍZELADAGOLÓ- ÉS
DÍZELMOTOR-JAVÍTÓK
SZAKMAI EGYESÜLETE

2005. április 30., szombat

Dízelegyesület-konferencia

Dízelmotor-fejlesztés, koromszűrés

Részvételi díj: 3 200 Ft/fő + áfa, tagoknak: ingyenes.



ÁRAMKÖR
AUTÓVILLAMOSSÁGI
SZAKMAI EGYESÜLET

2005. május 1., vasárnap

Az Áramkör Egyesület egész napos tanfolyama

A CAN-bus hálózat

Részvételi díj: 7 000 Ft/fő + áfa, tagoknak: díjtalan.