

övbe épített légszák technológiáját. A mindennapok során a biztonsági övbe épített légszák ugyanúgy használható, mint a hagyományos biztonsági övek. Egy baleset során az öv az utas törzsén és vállán felfúvódva ötször nagyobb területen osztja szét a becsapódás erejét, megvédve az utas mellkasát a túlterheléstől, és mérsékelve a fej és a nyak előrebukását. A biztonsági övbe épített légszák jelenleg a Ford Explorer, a Flex, a Fusion és a hamarosan érkező 2015-ös F-150 modellekhez, valamint a Lincoln MKT és MKZ típusokhoz rendelhető meg (minden esetben a második ülésor külső üléseihez).

E technológia mellett a Ford számos más szabadalmaztatott megoldásának alkalmazását is engedélyezi. Néhány példa a Ford által megosztott biztonsági technológiák köréből:

- A Borulásmegelőző™ funkció több járműdinamikai érzékelővel folyamatosan ellenőrzi a jármű mozgását és kapcsolatát az útfelülettel, különös tekintettel a karosszéria oldaldőlésének mértékére. Az RSC automatikusan fékez és/vagy mérsékli a motor teljesítményét, hogy a vezető elkerülhesse a borulással fenyegető helyzeteket.
- A Ford Police Interceptor modellek „Őrszem üzemmód” technológiája fokozza a rendőrök biztonságát, figyelmeztetve őket, ha valaki hátulról, váratlanul közelíti meg járműüket.

- A Nemzeti Közúti Közlekedésbiztonsági Hivatal és a Közlekedésbiztonsági Biztosító Intézet által hitelesített Be Nem Kapcsolt Biztonsági Övre Figyelmeztető™ rendszer egyre szaporább hangjelzéssel figyelmezteti az autó vezetőjét, hogy csatolja be az övet.
- A Ford vezetőfigyelő rendszere felméri a vezető „figyelmi szintjét”, és ha kell, jelzi is ennek mértékét a műszerfalon. A rendszer statisztikai elemzések alapján méri a vezető éberségét, s az ehhez szükséges adatokat a forgalmi sávot figyelő kamerától és a jármű mozgásában bekövetkező változásokból szerzi. Ha a vezető figyelme egy bizonyos szint alá csökken (ami az autós fáradtságát jelentheti), akkor a berendezés fény- és hangjelzéssel figyelmeztet.

Forrás:
Ford sajtóhír
<http://autoharvest.org>
www.corporate.ford.com

Új vezérigazgató a Ford élén

A Ford bejelentette, hogy Alan Mulally, a Ford jelenlegi világszintű vezérigazgatója úgy döntött, hogy július 1-jétől nyugdíjba vonul. A Ford új világszintű vezérigazgatója Mark Fields lesz, akit egyúttal a vállalat igazgatótanácsának tagjává is megválasztottak.

A 68 esztendőes Mulally közel nyolc éven át vezette a Fordot, míg szakmai pályafutása tekintélyes időt, 45 évet ölel fel. Mulally irányította a Ford átalakítását és megszilárdítását, aminek eredményeképpen a vállalat a világ egyik vezető globális autógyártójává vált. Mulally vezetésével és a nyereséges növekedést célzó „Egy Ford” terv eredményeképpen a Ford immár 19 egymást követő negyedévet zárt kimagasló nyereséggel, miközben sikerült kifejleszteni minden idők legerősebb Ford termékkínálatát, és a vállalat elindult az elmúlt fél évszázad legambiciózusabb globális növekedésének útján.

Alan Mulally számos nemzetközi elismeréssel, köztük több év üzletembere és év menedzsere díjjal jutalmazott, legutóbb pedig Fortuna Ferenc pápa és Angela Merkel után a világ harmadik leginspirálóbb vezetőjének választották.

A júliusi vezetőváltásra a vártnál mintegy hat hónappal korábban kerül sor, mivel Mulally úgy ítélte meg: a Ford vezetői



készen állnak arra, hogy felgyorsítsák az előre eltervezett menetrendet. „Alan és én biztosan tudjuk, hogy a teljes vezetői gárda abszolút kész a Ford továbbkormányzására, így itt az ideje, hogy megkezdjük az átalakulást” – árulja el Bill Ford, aki 2006-ban szerződtette át Mulally-t a Boeing vállalatától. Az 53 éves Fields 2012 decemberében kapta meg kinevezését a Ford ügyvezetői posztjára. Ő irányította a Ford globális üzleti

tevékenységeit és legfontosabb szakterületeit, beleértve a termékfejlesztést, a gyártást és a beszerzést, valamint a marketing, az értékesítés és a szolgáltatás területét is. Ügyvezető igazgatói kinevezése előtt Fields 2005 októberétől a vállalat amerikai ügyvezető alelnöki és elnöki posztját töltötte be. E minőségében átalakította a Ford észak-amerikai üzletmenetét, s a néhány évvel korábbi rekordvesztéséből az elmúlt négy év mindegyikében rekordméretű nyereségbe fordította át a mérleget. Ezt megelőzően Fields irányította a Ford európai tevékenységeinek és az akkor még meglévő európai luxusbárkák termék-központú átalakítását, valamint újraindította a Ford önálló működését Argentínában, emellett pedig a Mazda jelentős

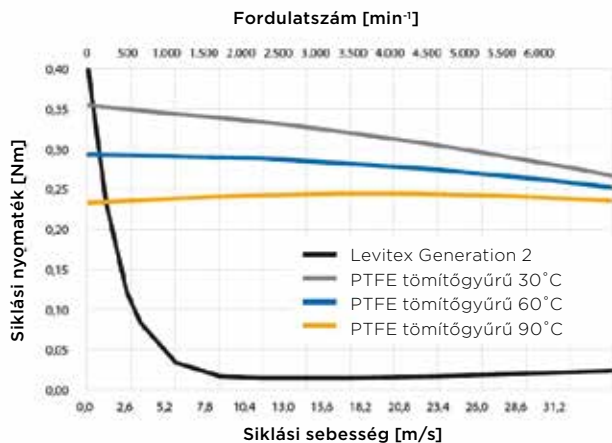
szerkezet-átalakítását és termékkála-megújítását is ő vezényelte le. „Megtisztelő feladat, hogy én irányíthatom a jövő felé ezt a remek vállalatot és tehetséges csapatát” – fogalmaz Fields. „Alan vezetése alatt megismerhettük az Egy Ford terv erejét és azt, hogy milyen eredményeket érhetünk el a pozitív irányítás és az együttműködés révén. Erre a sikerre építve gyorsítom fel a fejlődés ütemét. A Fordnál mindannyiunk közös célja, hogy még több remek terméket és innovációt kínálhassunk, amelyek biztosítják növekedésünket és vállalatunk fejlődését.”

Forrás:
Ford sajtóhír

Légpárnás főtengelytömítés

A Freudenberg-NOK Sealing Technologies fejlesztése a forradalmi jelzővel illethető Levitex® főtengelytömítés, amely képes a tömítés súrlódását akár 90%-kal is csökkenteni. A cég a 35. Nemzetközi Bécsi Motor Szimpóziumon mutatta be az új terméket. Az Európai Unió 2021-re az autógyártói flotta szén-dioxid- (CO₂) kibocsátását (átlagértékben) 95 g/km-re csökkenti. A Levitex Generation 2 ennek eléréséhez nyújt segítséget a motorgyártóknak.

A Levitex nagyon közel jár a szinte súrlódásmentes tömítés megvalósításához. Ilyen típusú tömítés már több mint 40 éve ismert az iparban, de eddig még a gépjárműmotor-technikában nem alkalmazták. A különbség az általánosan használt tömítésekhez képest az, hogy a két csúszo felület egymástól egy vékony légpárna választja el, és nem olajfilm. Előnye a



Súrlódási nyomaték PTFE radiális tengely tömitőgyűrű, Levitex Generation2

súrlódási veszteség csökkenése, mivel a levegő viszkozitása sokkal kisebb, mint az olajé. A tömítés 2 fő részből áll, egy külső, burkoló gyűrűből és egy olajtér felőli gyűrűből ❶. Üzem közben a kettő között alakul ki a légpárna. A gyűrűfelületek mikrostrukturáltak, aerodinamikai hatás következtében jön létre a légpárna, néhány mikrométer vastagságú gázfilm, melynek súrlódási ellenállása közel nulla. Ez választja szét a két belső gyűrűt, így tehát szilárdtest-érintkezés gyakorlatilag nincs. Minden forgó elem speciális bevonattal van ellátva, hogy minimalizálják a kopást a főtengely nyugalmi helyzetében.

❶