

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

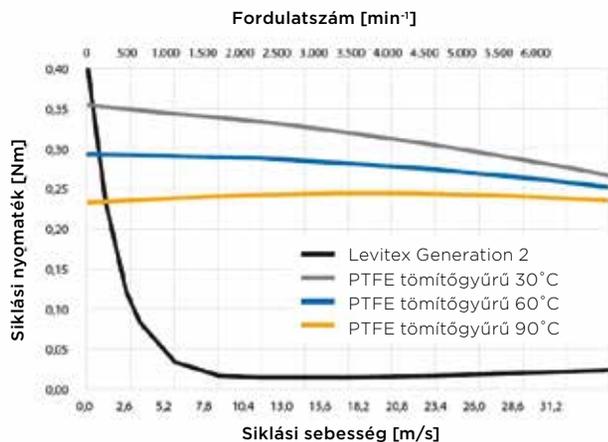
szerkezet-átalakítását és termékkála-megújítását is ő vezényelte le. „Megtisztelő feladat, hogy én irányíthatom a jövő felé ezt a remek vállalatot és tehetséges csapatát” – fogalmaz Fields. „Alan vezetése alatt megismerhettük az Egy Ford terv erejét és azt, hogy milyen eredményeket érhetünk el a pozitív 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

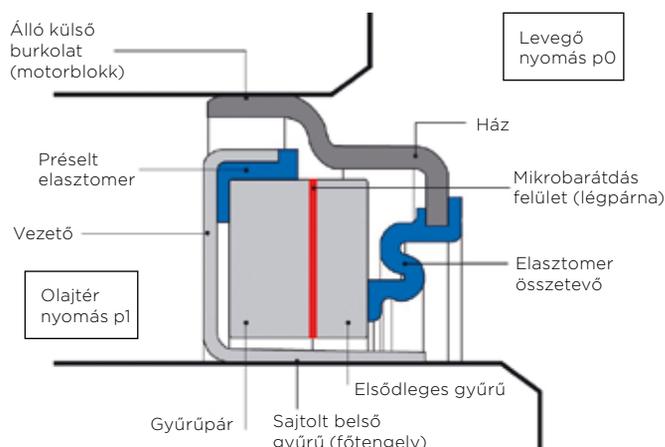


Súrlódási nyomaték PTFE radiális tengely tömitőgyűrű, Levitex Generation2

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

Egy független külső cég mérései alapján már kis fordulaton is nagymértékben csökken az ellenállás. 2000 [min⁻¹] esetében a súrlódási teljesítmény kevesebb, mint 5 W. A keletkező nyírási súrlódás a levegő ellenállásából adódik. A mért súrlódási nyomaték 0,2–0,3 Nm, kisebb, mint a hagyományos teflon- (PTFE) tömítések esetében. A Levitex főtengelytömítés segít az autógyártóknak csökkenteni a motorok és az erőátviteli rendszerek belső ellenállását, ami csökkenő CO₂-kibocsátáshoz vezet. Ha összehasonlítjuk a hagyományos és az új, légpárnás tömítés laboratóriumi mérési eredményeit, azt tapasztaljuk, hogy a Levitex terméke 90%-kal csökkentette a főtengelynél keletkező súrlódási veszteséget ②. A minimálisan érintkező elemeknek köszönhető a hosszú élettartam és a tartósság, több tízezer start/stop indítást is elvisel. Vezető járműgyártók tesztjei alapján a forgattyúház a pozitív és negatív gáznyomás változásait is rendkívül jól viseli. Továbbá, a CO₂-kibocsátás hagyományos tömítéshez viszonyítva 0,5 és 1 g-mal lecsökken, értéke kevesebb mint 0,1 g/km, vagyis a tüzelőanyag-fogyasztás 0,5–0,8%-kal csökken. Nagyon finom porszemcsék sem



rongálhatják (Arizóna-teszt), nyugalmi helyzetben is vízhatlan, –40 és +150 °C hőmérséklet-tartományban is üzemképes. 8000-es percnkénti fordulat vagy akár e felett is stabil üzem jellemzi. Jelenleg 85–90 mm átmérőjű forgattyús tengelyekhez alkalmazzák.

(M. G.)

Újautó-értékesítés

2014. május

A JATO Dynamics májusi új autó forgalomba helyezési összesítése szerint összesen 5771 darab új személygépkocsi, valamint 1369 darab 3,5 tonna össztömeget nem meghaladó kishaszongépjármű került forgalomba. A személygépjárművek esetén ez a forgalomba helyezési mennyiség a tavaly májusi számoknál 15%-kal nagyobb. A kishaszongépjárművek esetén az előző év májusi eredményeihez képest 71%-os növekedés történt.

Májusban a legsikeresebb autómárka (személyautó és összes haszongépjármű) az Opel volt, 958 darabszámmal, mellyel a hazai piac 13,2%-át sikerült lefednie a márkának.

Ha csak a személyautók piacát nézzük, akkor az év ötödik hónapjának győztese szintén az Opel, 890 darabbal és 15,4%-os piaci részesedéssel. A második a Skoda (669 db), a harmadik pedig a Ford 588 db-bal, akit a VW (483 db) és a Suzuki (361 db) követ a toplistán.

Modell szinten a legtöbb Skoda Octaviából (368 db), Opel Astrából (215 db), Suzuki SX4-ből (170 db), Skoda Rapidból (167 db), Ford Focusból (166 db) és Opel Corsából (156 db) kelt el májusban.

A 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó kishaszongépjárművek eladása terén a május is a FIAT Ducatónak

JATO
OUR KNOWLEDGE IS YOUR POWER

TOP 10	MÁJUS	CÉG	MAGÁNSZEMÉLY
Opel	958	72%	28%
Ford	794	88%	12%
Skoda	685	90%	10%
Volkswagen	665	85%	15%
Fiat	366	93%	7%
Suzuki	361	56%	44%
Toyota	354	70%	30%
Renault	349	74%	26%
Peugeot	348	90%	10%
Dacia	310	52%	48%

kedvezett 147 db-os forgalomba helyezéssel, mögötte a VW Transporter 104 db-bal, majd harmadik helyen a Renault Master végzett 80 db-bal.

A magyar gépjárműpiac céges és magáneladások tekintetében továbbra sem mutat számottevő változást. Az új autó forgalomba helyezések többsége céges (78%).

További információ: hungary.enquiries@jato.com