



Utánporladó elvtársak

U.I.S. – az orosz fogyasztáscsökkentő

Autóskártyáztunk. „A fogyasztásnál az nyer, amelyiké a kisebb!” – szólt bele az önfelelt játékba édesanyám, és az addig adu ásznak számító ZIL 111-G megremegett a kezemben. 22-23 liter/100 km, pillantottam rá ismét a szinte már fejből menő adatokra, hátha ettől csökken pár decit. Alig akartam elhinni, hogy az idáig a gépjárműves tápláléklánc alján szerencsétlenül nyüszögő Citroën Dyane így bekebelezte az 5-6 literjével a szovjet ólomszánkót. Persze mai fejjel már nem kell magyaráznia senkinek, hogy miért jó, ha keveset eszik az autó, s ez nem volt másképp a karburátorok fénykorában se, amikor mindenféle kisipari „szakember” a homályos működési elvvel közlekedő autós éhségcsökkentőjét próbálta rámelegíteni az emberre.

A „preinjektor” korbéli gépparkot mozgásban tartók a mai napig belefuthatnak még az interneten is ezekbe a készülékekbe. Általában az ember már alából gyanakvó ezekkel kapcsolatban, de a zsigulis körökben csak „ orosz csodaként” emlegetett fogyasztáscsökkentőnek kifejezetten jó visszhangja van. Az Ustrojstva Intensifikacii Smeseobrazovanija (Keverékképzést Fokozó Készülék), a továbbiakban csak UIS kifejlesztésének oka a károsanyag-kibocsátás és a fogyasztás csökkentése volt. A gyári leírás ezen kívül még az égéstér tisztulásával, a motorzaj csökkenésével, a teljesítmény növekedésével, valamint a tankolható benzin oktánszámának csökkenésével kecsegtet. Ez utóbbi már kicsit furesán hangzik az európai kultúrkörbe beleszokott fülünknek, de tőlünk keletre bizony még a mai napig kapható a kutakon 92-nél kisebb oktánszámú benzin, ami ugye olcsóbb is kompressziótűrőbb társainál. Eddig akár bármelyik hazai pinceműhely félhomályában tevékenykedő, gépszírszagú kisipari kuruzsló agyszüleménye is lehetne, de már maga a termék konstrukciója is

bizalomgerjesztően egyszerű és átgondolt. Azt is mondhatná az ember, hogy műszakilag olyan primitív, hogy gond nélkül elhiszi a származását. A készülék a Ladák kéttorkú Ozon karburátorához lett kifejlesztve, de szerencsére trabantos körökben is felkerült egy műszaki rajz az internetre, ami a négyütemű „plasztikbomba” egytorkú BVF karburátorára való darabot ismertette. A netre feltöltő szakí állítása szerint tudja azt a készülék, mint a zsigulis rokon, így a technika átültetésével szerencsére már nem kellett kísérletezni, csupán legyártani, beszerelni, karburálni és tesztelni.

TRABANTHOZ IS JÓ!

A könnyebb érthetőség kedvéért a Trabanthoz való változat kerül ismertetésre, a kevesebb szívótorokból adódó egyszerűbb felépítése végett. A készülék három fő alkatrészből áll, a házból, a csőcsatlakozóból és a szerkezet lelkét képviselő gyűrűből. Az UIS anyagát tekintve alumíniumból készül, összeszerelt állapotban 6 mm magas, és a karburátor és a szívósor között helyezkedik el, azoktól papírtö-



CSÁDY SZABOLCS



Emissziómérés

mítéssel elválasztva. A ház egy lapos rúd, amibe felülről, a szívótorokkal koncentrikusan egy illesztett furat a gyűrűnek, valamint a karburátor rögzítőcsavarjainak átmenő furatok vannak kialakítva. Az egyik oldalán pedig egy menetes furat a csőcsatlakozó számára, ami a gyűrű furatában végződik. A gyűrű belső átmérője a szívótorok átmérőjével egyezik meg, a külső átmérőjébe pedig egy horony van beszúrva. A nút palástfelületén

több, egyenletesen elosztott 0,5 mm-es átmérőjű furat található, ami a gyűrű sugarával szöveget zár be. A motor működése során a szívótorban keltett depresszió által a csőcsatlakozóra egy benzincső segítségével rögzített univerzális papír benzinszűrőn keresztül a környezetből levegőt szív be. Ez a benzincsővön, a csőcsatlakozón, illetve a házban keresztül a gyűrű hornyába kerül, ahonnan a kis furatok segítségével irányított sugarakként lép

be a benzin-levegő keverék áramlásába. A fogyasztáscsökkentőn keresztül beszívott légmennyiséget mindig a szívótorokban keletkező vákuum pillanatnyi értéke határozza meg, így könnyen belátható, hogy a készülék kisebb fordulatszám-tartományokban dolgozik intenzívebben. Itt érdemes megemlíteni, hogy a többi ilyen jellegű berendezéssel ellentétben itt nem található a keverék áramlásába helyezett alkatrész. Egyrészt ez azért is előnyös, mert az azon esetlegesen kicsapódó benzin az égés minőségét károsan befolyásolja, másrészt elszabadulva, a gépműhelyeknek biztosít biztos megélhetést. Az interneten több orosz forrás is található mely a témával foglalkozik, s ezek a gyári leírás szerint a keverék minőségi javulása a „fals” levegő szívásának ellenére annak köszönhető, hogy az irányított sugarakként belépő légáramlatok akusztikai rezgéseket hoznak létre, valamint a keveréket perdtítik, amitől javul a porlasztás.

AZ UIS BESZERELÉSE

Az UIS beszereléséhez csupán két papírtömítés és négy hosszabb csavar szükséges, mivel a karburátor sajátjai már rövidek lesznek. Az ezt követő beállításra két lehetőség van, egyrészt lehet házilag otthon, másrészt gázelemzővel. A fogyasztáscsökkentők leírásában szereplő általános trükk a karburátor és a gyújtás felújítása, illetve beállítása, ami önmagában is benzinmegtakarítást okoz, így leplezve a készülék hasztalanságát. Ezt kivéendő, a tesztüzem a következőképpen épült fel: a tesztalany szerepét betöltő Trabant karburátora kb. a beépítést megelőzően egy évvel esett át egy felújításon, valamint egy házilagos „fülle” történő beállításra. A gyújtás is abban az időszakban lett beállítva és részlegesen rendbe rakva. Az azóta eltelt időnek és kilométereknek hála, a kopásoknak és az elállítódásoknak



Aggasztó lerakódás a készülék belsejében, pár ezer kilométer használat után



Az UIS összeszerelve várja a bevetést

Hozza ki minden autóból a legtöbbet: **BILSTEIN B6-B8** magas teljesítményű lengéscsillapítók



Már a szűrő külsején is aggasztó a koncentrált porréteg

köszönhetően egy átlagosan karbantartott idősebb autót kapunk, ami jól reprezentálja a hazai állományt. Csupán az UIS hatását kiszűrendő, először csak házilagosan kerül beállításra a készülék, majd meghatározott futásteljesítmény után emissziómérés és gyújtásállítás által is. Hogy a fogyasztási adatokon kívül a kibocsátási értékekre is támaszkodhassunk, a mosonmagyaróvári Mikroflexum Kft. sietett a segítségünkre. A különböző módon beállított UIS 1000–1000 km-en keresztül lett tesztelve, mely után a fogyasztáscsökkentő átvizsgálás céljából kiszerezésre került.

AZ EREDMÉNYEK

Az eredmények összesítése során tisztán kirajzolódott, hogy kivételesen nem egy urbánus legendával állunk szemben, hanem kis túlzással a Szent Grállal. Az alapjáratú CO-kibocsátás alapállapotban 0,78–1,5% között táncolt, amit az UIS házilagosan beállítva 0,67–0,8%-ra vitt le, majd gázelemzővel beállítva 0,32–0,6%-ra mérséklődött. A többi érték is ehhez hasonló mértékben javult. Ezek után nagy reményekkel álltam neki a

fogyasztási értékek kiemzésének, de erre még én se számítottam, hiába szurkoltam titokban a sikernek: az otthoni beállítással átlagosan 0,5 liter benzint sikerült megspórolni 100 km-enként, ami a műszeres finomhangolás után még 0,25 literrel mérséklődött, azaz a kiindulási állapothoz képest 0,75 liter benzin került megspórolásra, ami kis híján 10%-os csökkenés. Az UIS átvizsgálása során azonban egy kis öröm is került az örömbe, mivel a készülék belsejében finom fekete lerakódás volt látható, azaz az univerzális papír benzinszűrő nem biztosít megfelelő védelmet a motor számára, így ezt alkalmazva, az üzemanyagot megspórolt összeget akár a motor idő előtti elkopásából származó generál alaptökéjének is tekinthetjük. Ezt kiküszöbölve, egy megfelelő szűrőképességgel rendelkező filter alkalmazásával csökkenthetjük magunk anyagi, illetve környezeti ökológiai terheit is.

Köszönet a Mikroflexum gépjármű-villamosság Kft. (Mosonmagyaróvár, Hársfa út 13–15.) tulajdonosának, Németh Krisztián úrnak és munkatársainak, az UIS-mérésben nyújtott segítségért. ■



Tudja, hogy valójában milyen képességekkel bír autója? A BILSTEIN magas teljesítményű lengéscsillapítóival most aktiválhatja a rejtett tartalékokat. Ha Önnek lételeme a sportos vezetés, vagy nagy terhelés alatt is fontos Önnek a teljesítménytartalék, válassza a BILSTEIN család „Sárga” tagjait, és tapasztalja meg a vezetés egy teljesen új dimenzióját! Lengéscsillapítóink gyártásánál nagy hangsúlyt fektettünk a minőségre és a teljesítményre, miközben a kényelemből sem faragtunk le.

Hivatalos forgalmazó:
Bárdi Autóház Zrt., 1089 Budapest,
Orczy út 44-46.
Kérdéseit a 1415-ös lengéscsillapító
infóvonalon várjuk!

BILSTEIN – The Driving Experience.
www.bilstein.de
www.bardiauto.hu

