

Újabb Bosch-jubileum

Elkészült a 10 milliódik haszongépjárművekbe épített common rail rendszer

Idén januárban készült el a 10 milliódik, haszongépjárművekbe épített Bosch common rail rendszer (CRSN). Az első generáció (CRSN1) gyártása 1999-ben kezdődött, 2003-ra pedig elkészült az 1 milliódik darab. A CRSN1 az Iveco Turbo Daily-ben debütált, az első nagyhaszongépes alkalmazása a Renault kamionokban volt, ekkor a befecskendezési nyomás „csak” 1400 bar volt. 2001-ben 1600 bar nyomású rendszert kezdtek el alkalmazni az Egyesült Államokbeli pick-upok körében.

A 2005-ben piacra kerülő CRSN3 már 1800 bar maximális rendszernyomással üzemelt, nagy előnye volt az elődökkel szemben, hogy kevesebb réselőly távozott a visszafolyóágon, ezzel csökkent a tüzelőanyag-fogyasztás és a nagynyomású pumpa szükséges szállítási kapacitását. A CRSN3 rendszer tovább fejlődött, és először a CRSN3-20 és -22 rendszerek jelentek meg 2010-ben. Manapság a CRSN3-25-ös rendszert alkalmazzák, ami 2500 bar befecskendezési nyomásra képes, több pumpavariáció is illeszthető hozzá, hogy a haszongépjármű-motorok teljes skáláját le tudják fedni 4-től 16 hengorig.

A 4. generáció (CRSN4) 2007-ben mutatkozott be a nagyhaszongépjárművekben. A CRSN4 érdekessége, hogy a befecskendezési nyomás 2 lépcsőben épül fel: a nagynyomású pumpa 900 bar nyomást állít elő, majd a befecskendezési nyomás az injektorban épül fel. Ez kezdetben 2100 bar volt, de ma már 2500 bar. Előnyei közé tartozik a nagyon finom porlasztás, precíz és többszöri befecskendezés a jó hatásfokú égés és csendes járás érdekében.



A mágnesszelepes befecskendezőkkel egy befecskendezési ütem alatt 7 elkülöníthető befecskendezés végezhető. Ennek a rugalmas befecskendezési módnak köszönhetően csökken a motortüzelőanyag-kibocsátása, zaj- és károsanyag-kibocsátása.

10 millió haszongépjármű és 74 millió személygépjármű CR-rendszer legyártásán van túl a Bosch, de egyelőre úgy tűnik, hogy ez a technológia marad a meghatározó a dízelbefecskendező-rendszerek között az elkövetkező években is, természetesen folyamatos fejlesztés mellett.

Ó. P.

Forrás: Bosch

A Carlyle Group megvásárolta a DuPont Performance Coatings-ot

A The Carlyle Group befektetési társaság mintegy 3,7 milliárd euróért vásárolta fel a DuPont Performance Coatings-ot, a DuPont festék-részlegét, amelyhez hozzátartozik a javítófesték-gyártó Spies Hecker és a Standox. Sajtóközleményükben kijelentették, hogy a cég neve is megváltozik Axalta Coating Systemsre. Egyelőre a DuPont nevet használják, az új nevet hivatalosan 2013 második negyedévében vezetik be. Létrehozták az axaltacoatingsystems.com weblapot, ahol a látogatók információt kaphatnak a cég termékeiről és szolgáltatásairól. Az Axalta Coating Systems több mint 90 éves tapasztalattal rendelkezik a festékiparban. A cég 130 országban van jelen termékeivel és szolgáltatásaival, mintegy 120 000 ügyféllel. Ezen túlmenően 42 képzési központtal rendelkezik, ahol az ügyfelek megismerkedhetnek a termékekkel és megtanulhatják használni a cég által forgalmazott eszközöket. Fejlesztéssel és gyártással is foglalkoznak: a festéküzleteket és a nehézipart szolgálják ki, emellett beszállítóként az autóiparban is részt vesznek.

Ó. P.

A VW elkötelezett az EU CO₂-kibocsátási stratégiája mellett

Martin Winterkorn, a VW vezérigazgatója elkötelezettségét fejezte ki a szigorú, autóipart „sújtó” EU-s környezetvédelmi célkitűzések mellett. „A Volkswagen Csoport 2020-ra eléri a 95 g/km-es CO₂-kibocsátási szintet” – mondta a vezér a „Spiegel” magazinnak tett interjújában. Legkésőbb 7 éven belül el kell érni az 1990-es kibocsátási szint ötödét, ami nagy csökkentés.

„Ez rendkívül nagy kihívás, de mi elfogadjuk és állunk elébe”. A VW szeretne az első lenni mind gazdasági, mind ökológiai szempontból. A környezetvédők azonban még mindig sok kritikával illetik a céget. A Greenpeace szerint a csoport többet is tehetne a CO₂-kibocsátásának csökkentése érdekében. A Krafftahrt-Bundesamt (KBA) járműnyilvántartó hivatal felmérése szerint a német flotta CO₂-kibocsátása az új autókknak köszönhetően 3%-kal csökkent a 2011-es adatokhoz képest.

Winterkorn az interjúban elmondta, hogy 2016-ig szóló szerződését meg szeretné még hosszabbítani, és addig maradni a pozíciójában, amíg elég fittnek érzi magát a feladatai elvégzéséhez. A beszélgetés során szóba került a fizetése körül kialakult vita is. A VW-vezér a 2011-es évi teljesítményére 17,5 millió eurót kapott, és ha a bónuszrendszer nem változik, akkor a konszern sikerének köszönhetően a 2012-es évre 20 millió eurót kaphat. Elmondta, hogy át kell gondolni a konszern bónuszrendszerét és egy társadalmilag elfogadottabb rendszert kell kialakítani, ebbe beletartozik egy önkéntes felső korlát is, hiszen ahogy elmondta: az emberek nem tolerálnák azt, hogy 20 millió eurós bónuszt vegyen fel.

Ó. P.

Forrás: Reuters