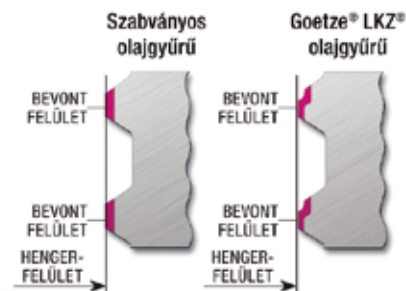


Goetze LKZ dugattyúgyűrű a pótalkatrészipiacon

A Federal-Mogul Goetze® márkája bevezeti az új, innovatív LKZ (Laufsteg konisch-zylindrisch) dugattyúgyűrű technológiáját az európai pótalkatrészipiacra. (Az OE-felhasználásról az Autótechnika már korábban többször is beszámolt.) A speciális futófelület-geometriájú, bevonnattal ellátott gyűrűket azokhoz a motorokhoz tervezték, melyeket a motorgyártók eredetileg is LKZ-geometriájú gyűrűvel szereltek fel. Az új csere olajleghúzógyűrű akár 50%-kal csökkenti az olajfogyasztást a hagyományos gyűrűhöz képest. Az új gyűrű kisebb feszítést igényel, ami csökkenti a gyűrű és a hengerfal közötti súrlódást – ezzel javítva a tüzelőanyag-fogyasztást, a teljesítményt és növelve az élettartamot.

„A Goetze LKZ dugattyúgyűrűk nagyszerű lehetőséget biztosítanak a motorfelújítóknak, segítségükkel megőrizhető az eredetivel megegyező teljesítmény azoknál a közvetlen befecskendezéses benzínmotoroknál, amelyek eredetileg is ezzel az innovatív technológiával voltak szerelvek” – mondta Paul Vure, a Federal-Mogul fejlesztési vezetője. Az LKZ dugattyúgyűrű működéséhez szükséges az „okos” lépcsős felület és az érintkező felületeknél alkalmazott kúpos kialakítás. Míg a hagyományos gyűrűk egyforma nyomást gyakorolnak a henger falára mindkét (fel-



le) irányba, addig az LKZ-gyűrűk nagyobb nyomást gyakorolnak a hengerfalra, addig, amíg a dugattyú lefelé mozog, de jelentősen kevesebbet felfelé történő mozgás közben. Ez csökkenti a súrlódási veszteséget, és sokkal hatásosabban vezeti vissza az olajat az olajteknőbe, megakadályozva annak égéstérbe jutását (csökkenti az olajfogyasztást).

A motorgyártók kopás-ellenállás elvárásainak megfelelően a Federal-Mogul különböző eljárásokat alkalmaz a gyűrűk felszínének kezelésére. Ez magába foglalja a krom, a CKS (króm kerámia bevonat) és a GDS (Goetze diamond coating) bevonatot, amelyek megvédik a gyűrűk életét a berágódástól, így minimalizálva a kopást, és lehetővé téve az olajleghúzó gyűrű kifogástalan működését a motor teljes élettartama során.

GOETZE® LKZ® SET REFERENCE	VEHICLE MAKE	ENGINE DESIGNATION	FUEL	TYPE
08-136000-00	MERCEDES-BENZ	OM541 / OM542	Diesel	CV
08-420000-00	MERCEDES-BENZ	OM440	Diesel	CV
08-420900-00	MERCEDES-BENZ	OM541 / OM542	Diesel	CV
08-427000-00	MERCEDES-BENZ	OM457 / OM460	Diesel	CV
08-427400-00	MERCEDES-BENZ	OM642 DE 30 LA	Diesel	LV
08-427407-00	MERCEDES-BENZ	OM642 DE 30 LA	Diesel	LV
08-427500-00	MERCEDES-BENZ	OM639 OM640	Diesel	LV
08-427507-00	MERCEDES-BENZ	OM639 OM640	Diesel	LV
08-421800-00	BMW	M57 / N57	Diesel	LV
08-424000-00	PSA/FORD	DV6 TED4	Diesel	LV
08-424008-00	PSA/FORD	DV6 TED4	Diesel	LV
08-421000-00	VOLKSWAGEN	2.5 TDI 96-128kW	Diesel	LV
08-428200-00	PORSCHE	M46/M48/M55 3.6 V6 & 4.8 V8	Petrol	LV

A KEFO ismét új járművet épített a Shell Eco-marathonra



Ahogy mondják, minden eddiginél jobb járművet terveztek, építettek a Kecskeméti Főiskola (KEFO) GAMF Karának hallgatói a Shell Eco-marathonra, a tüzelőanyag-takarékos járművek legnagyobb versenyére, mégsem bíznak abban, hogy a 2661 km/literes fogyasztást, amellyel jelenleg a világranglista 3. helyén állnak, meg tudják javítani. Idén május 17-e és 19-e között (lapzártánkkor) ugyanis nem a lausitzi versenypályán, hanem a rotterdami utcákon rendezik meg a versenyt, ahol teljesen mások a körülmények. Így most a tavalyi negyedik helyezésükön szeretnék javítani, hogy végleg megerősítsék helyüket a világ élmezőnyében.

A GAMF csapata Megaméter nevű járművével 2010-ben „robbant be” a Shell Eco-marathon mezőnyébe, amikor is több évtizede versenyző egyetemek, főiskolák csapatait előzték meg, és kategó-

riájukban, a benzines prototípus kategóriában 1588 km/literes fogyasztással a 8. helyen végeztek. A 2011-es versenyre új járművet építettek, amellyel a lausitzi Shell Eco-marathonon 2277 km/literes fogyasztásra javították eredményüket. Ez kategóriájukban a 4. helyre és egy rangos különdíjra volt elég. Néhány hónappal később a finnországi Nokiában megrendezett versenyen érték el eddigi legjobb eredményüket, a 2661 km/literes fogyasztást, amellyel a világranglista 3. helyére kerültek mintegy 400 hasonló versenyautó közül. A csapat a 2012-es versenyre ismét új járművel rukkolt elő, amire közel hétezer munkaórát áldoztak. Új a saját fejlesztésű és a támogatók segítségével legyártott motor, finomították a kompozit műanyagból készített karosszériát és érintékperepnyős fedélzeti komputert építettek a járműbe.