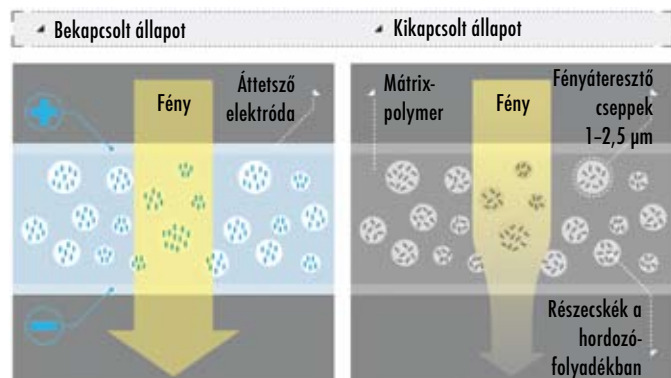


## Üvegtető az SLK-ban

A Daimler a most piacra kerülő SLK-ban nagy sorozatban is bevezeti a korábban már a Maybachban megjelent üvegtetőjét. A kialakítás lényege, hogy az üvegtető gombnyomásra elsötétül, vagy fényáteresztővé válik. Az újdonságot az szolgálja, hogy az SLK eleve keménytetős kabrió, és ebbe szerelik be a Magic Sky Control névre keresztelt különleges üvegtetőt. A kialakítás a sikkondenzátor elvén alapul: ha feszültséget kapcsolunk az üveglapokra, akkor a közöttük elhelyezkedő folyadékban lévő részecskék úgy rendeződnek, hogy a fény át tud rajtuk hatolni. Ha megszüntetjük a feszültségellátást, akkor a részecskék véletlenszerűen rendeződnek, blokkolva a fény útját. A hagyományos üvegtetőkhöz képest a napsugárzást lényegesen jobban felfogja ez a kialakítás.

(Szj)



## Ragasztott rakfelület

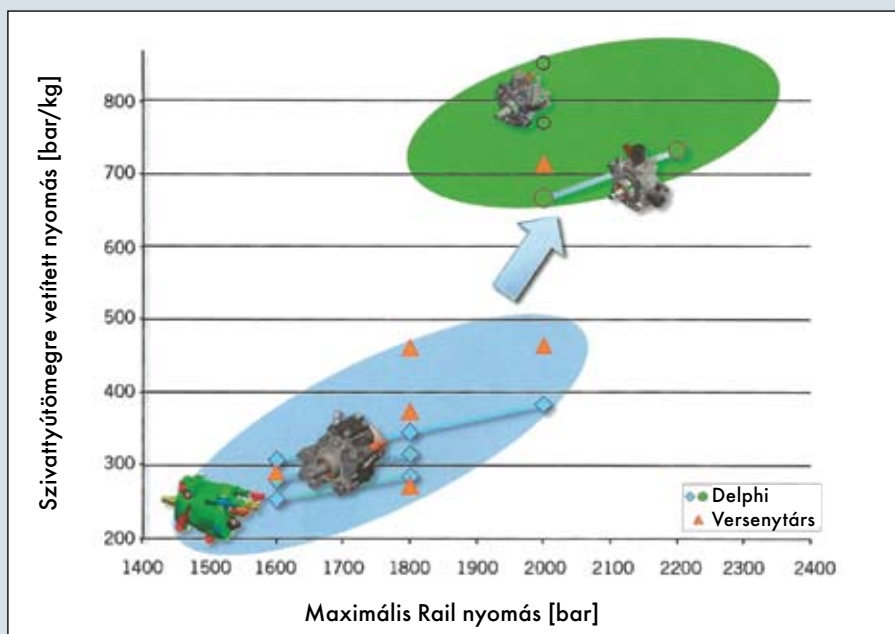
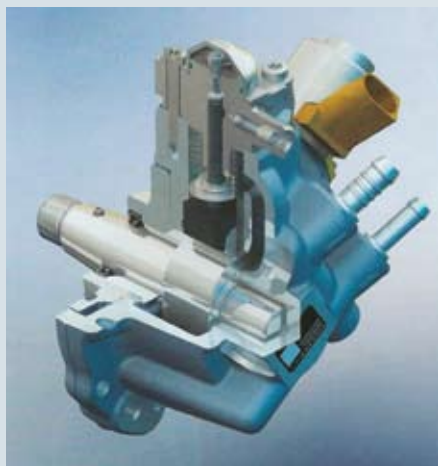
A finn UPM és az amerikai DOW Automotive Systems egy új rakfelület-kialakítást dolgozott ki, melynél a rakfelületet az alvázhhoz nem csavarozással rögzítik. Ezzel a kialakítással el lehet kerülni az alváz korrózióját, mert nem kell kifúrni azt a rögzítéshez. Az UPM a Wisa névvel jelölt teljesen ragasztott, strapabíró furnérlemez rakfelületét - utánfutókhoz és félpótkocsikhoz kidolgozva - a Dow Betamate ragasztóanyagával rögzíti alvázhhoz (Wisa Bonded Floor Solution).

(Szj)



## Delphi DFP6

A Delphi DFP6 egyhengerű CR nagynyomású tüzelőanyag-szivattyúja kis tömegével új generációt képez. A szivattyú tömege mindössze 2,4 kg. A szivattyút a motor 1:1 áttételen keresztül max. 6000 min<sup>-1</sup> fordulatszámmal hajtja. A maximális szivattyúnyomás 2000 bar. A kis tömeg különösen akkor értékelhető, ha azt a CR-szivattyú által előállított nyomásra vetítjük. Az alábbi diagram a maximális rendszernyomás (bar) függvényében mutatja a tömegfajlagos



nyomást (bar/kg). A Delphi szivattyúkat a kék és zöld pontok azonosítják, a versenytársakét a narancsszínűek. A zöld mezőben található 700-800 bar/kg értékű szivattyúkat az Euro 5 motorokon használik. Ma egy háromhengerű Delphi

adagolórendszerénél a CR-szivattyú tömege a teljes CR-rendszer tömegének csak 20%-a. Egy mai CR-rendszer tömege pedig, az Euro 3-nál használt rendszerekhez képest, csak 60%.

(Nszl)