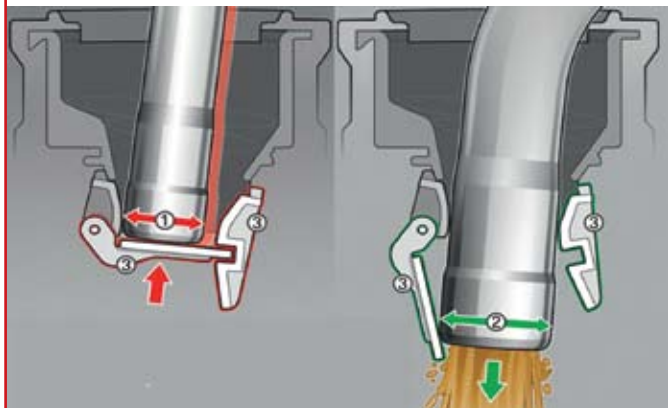


„Félretankolás-gátló”

A helytelen töltőpisztoly leemelése fatálisan végződhet: benzin a dízelmotoros autókban magával vonhatja a motor teljes tönkremenetelét. Több autógyártó kínál olyan mechanikus szerkezetet, mely a pisztolycső átmérőjének függvényében engedi vagy nem engedi a töltőpisztoly betolását. Az elv egyszerű: egy kis fedél a töltőcsőnkben „felismeri”, hogy a megfelelő töltőpisztoly van-e behelyezve, ha igen, akkor a megfelelő átmérőjű töltőcső kilincsszerkezetet old ki. Ha nem a megfelelő, akkor nem nyílik le ez a fedél, így a tankolás lehetetlen. Ez érvényes a teherautó-pisztolyokra is. Az ábra a BMW műszaki megoldását mutatja. Mindez csak akkor érvényes, ha a töltőpisztolyt nem erőszakkal nyomják bele a töltőcsőnkbe. A Peugeot a közelmúltban jelentette be, hogy hét szériamodellbe (207, 207 CC, 207 SW, 3008, 5008, 508) alkalmaz hibás tankolás elleni védelmet.

Ugyan a régebbi, nem közvetlen-befecskendezéses dízelmotorok elviselnek néhány liter benzint, de a modern aggregátok az ilyesmire igen „allergiásak”. Ha valaki a félretankolás után nem indítja be a motort, akkor a benzin tankból történő leszívattyúzásával megúszhatja a dolgot. Ámde ha a nem megfelelő tüzelőanyag már „szétoszlott” a tüzelőanyag-ellátó rendszerben, akkor a műhely tisztítási munkaidő ráfordítása lényegesen nagyobb.

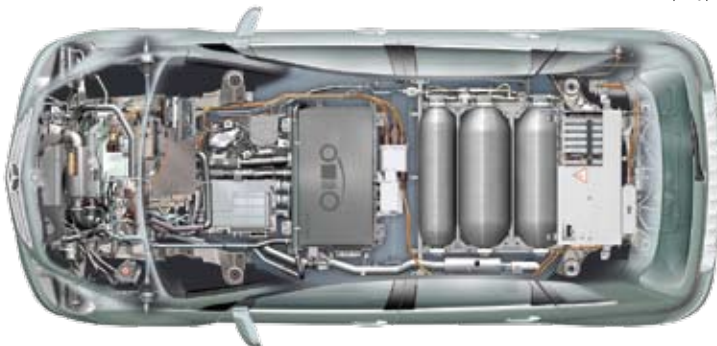
(Szj)



Mercedes tüzelőcella sorozatban

A Mercedes-Benz a Los Angeles Auto Show-n mutatta be a B-osztályos F-CELL autóját, mely az első szériafeltételekkel készített tüzelőcellás villamos autó az USA-ban. A hajtáshoz szükséges hidrogént 3 tartályban tárolja a jármű, ehhez jön még egy folyadékűtéses Li-akkumulátor, 1,4 kWh-s tárolókapacitással. A hatótávolság 400 km. Az autó villanymotorjának teljesítménye 100 kW, nyomatéka 290 Nm. 2012-ben Kaliforniában 70 jármű kerül mindennapos használatba.

(Szj)



Új tápszivattyú-generáció

Ma már keveseknek kell elmondani, hogy a Continental vállalatóriás, melyet a régmúltból és a mából gumiabroncsairól ismerünk, egyben – szinte minden alkatrészcsoportban – a világ egyik legnagyobb autóiipari beszállítója. Egyik újdonságát Dr. Markus Distelhoff, a Continental tüzelőanyag-ellátó rendszerek üzletágának vezetője (Powertrain Business Unit Fuel Supply) március elején mutatta be, a tüzelőanyag in-tank tápszivattyú új generációját: az igény szerinti szállításra képes tüzelőanyag-szivattyút, illetve bejelentette ennek a gyártmánynak a sorozatgyártásba vételét.



Jelentős európai autógyártók fogják gépkocsijaikba beépíteni a 2013-as modellévtől, mert a szén-dioxid-kibocsátást ezzel a megoldással tovább lehet csökkenteni.

Az új szivattyúgeneráció vezérlőelektronikája a szivattyúra, azaz az adagolómodul edényzetére került. A dolog jelentősége az, hogy a szivattyú csak a mindenkori igénynek megfelelő tüzelőanyag-mennyiséget küldi fel az adagolószervezethez, legyen az dízel- vagy Otto-befecskendezés. A csak szükség szerinti szállítás jelenti az energiamegtakarítást.

Az energiamegtakarítás akár 60–70%-ot is elérhet egy hagyományos, 1,8 literes motorhoz hasonlítva. Ez 1,5–2,0 g/km CO₂-csökkenést eredményez. A kicsivel is sokra lehet menni, mert tudjuk, hogy az autógyárakat komoly pénzbüntetéssel sújtják minden gramm CO₂-kibocsátás-túllépésnél.

A szivattyú villanymotorja kefe nélküli motor, így élettartama is nagyobb, mint elődeié, valamint a szintjelző úszója is érintkezésmentesen ad szintjelet. A modul diagnosztikája is önálló. A moduláris felépítés, a szállítási teljesítmény igény szerinti megválaszthatósága a konstruktőrt is segíti, könnyebbé téve a rendszerintegrációt. Az előnyök sorát növeli, hogy kevesebb az alkatrész, hogy a teljesítményelektronika és a szivattyú villanymotorja között rövid a vezeték, így kisebb az elektromágneses zavarás.

(Nszj)