



Első tengelyre épített elektromos kézifék

A TRW márciusban mutatta be az első tengelyre ható elektromos kézifékrendszerét. A TRW EPB-je számos biztonsági előnnyel jár a jármű utasterében történt helyoptimalizálás mellett, a kézifékkar vagy pedál elhagyásának köszönhetően.

Josef Pickenhahn, a TRW féktechnikai részlegének vezetője azt nyilatkozta: „Mostanáig a járműgyártók kisautókbá nem akartak a hátsó tengelyre féktárcsát beépíteni, – mely előfeltétele az EPB-nek – mivel viszonylag drágák, és az olcsóbb dobfékek is megfelelnek a teljesítmény-előírásoknak.”

„A TRW első tengelyes elektromos kéziféke elérhető megoldást nyújt, és csak apróbb módosítások szükségesek az első féknyergén, illetve a szükséges elektromos alkatrészek és szoftver a létező ESC vezérlőegységbe beépíthető.”

Hasonlóan a hagyományos EPB alkalmazásokhoz, az első tengelyen lévő kézifékrendszer egyszerűvé teszi a jármű összeszerelését a kerék körül, és a vészfékezést növeli az ABS/ESC integrációjával egy hidraulikus hiba esetén. Emellett sok kényelmi és biztonsági funkciót lehet még beépíteni, például hegymenet-asszisztenst, ECD-t (Electronically Controlled Deceleration – elektronikusan szabályzott lassulás), visszagurulás-gátlót stb.

Pickenhahn így folytatta: „Az első tengelyes EPB-neknek megvan a lehetősége, hogy tovább csökkentse a hátsó dobfékrendszer költségeit és súlyát, amelynél nincs többé szükség fékpofa-működtetőre, csuklós mechanizmusra, rögzítőszerkezetre, kábelekre vagy magára a kézifékkarra. Ez egy újabb példa arra, hogy hogyan lehet létező termékeket a piaci követelményekkel összhangba hozni, elérhetőbbé tenni, és fokozni a biztonságot és a tüzelőanyag-takarékosságot.” A TRW az első tengelyre szerelt EPB-jét 2013-ban akarja bemutatni.

SzJ

ERS szíjtárcsa szabadonfutóval

A Vibracoustic új elválasztott szíjtárcsát (ERS – entkoppelte Riemenscheibe) fejlesztett ki szabadonfutóval és rugóval. Ez a start-stop rendszerek vezetését teszi kellemesebbé. Az új fejlesztés egy lágy elasztomerrugóból áll, mely izolálja a zavaró főtengelylengéseket kis fordulatszámra. A szabadonfutó az erős vibrációkat szünteti meg, mely a motor újraindulásánál lép fel. A termék egyesíti a hagyományos ERS stacionárius üzemű izolációs tulajdonságokat a motorindításkor



működő szabadonfutó-funkció tulajdonságaival. A motor minden szíjhajtás-komponensének az élettartama ezáltal megnő.

SzJ

Mi lesz ezután?

**Tisztelt illetékes Minisztériumok,
Szakhatóságok!
Tisztelt HLH-Monitoring Nonprofit Kft.
Tisztelt hűtéstechika területén
dolgozó Kollégák!**

Elérkeztünk a 2011. július 4-i határidőhöz.

Mi lesz ezután?

Jelen szabályozási feltételek szerint 2011. július 5-től, önállóan csak F-gáz vizsgálóval rendelkező szakember dolgozhat a HLH szektorban hűtőközzel. Képesített cég csak akkor jogosult a hűtőközzel vásárlásra, ha alkalmazásában legalább egy olyan szakember dolgozik, aki F-gáz képesítéssel rendelkezik. Sajnos a szakmában tevékenykedő regisztrált kollégák 10%-a sem tette le az F-gáz vizsgát, nem beszélve a minden végzettség és képesítés nélkül dolgozókról.

Mi lesz a többi 90%-kal?

Az ide vonatkozó uniós direktíva értelmében senkit sem lehet gátolni munkája végzésében, és nem okozhat aránytalanul nagy terhet a vállalkozások számára a képesítések megszerzése.

Ez esetben, hogyan lehet alkalmazni ezeket az uniós elveket?

Az uniós rendelet értelmében Olaszországban, Cipruson, Görögországban gyakorlatilag még el sem kezdték az F-gáz képesítések bevezetését. Luxemburg, Lengyelország most kezdte el. Ezekben az uniós országokban akkor hogyan dolgozhatnak a kollégák képesítés nélkül?

Milyen megoldás lehetséges?

- elegendő lenne a határidő kitolása,
- esetleg az F-gáz vizsga költségének csökkentése,
- szélesebb körű, célzottabb tájékoztatás,
- a rendszer egyszerűsítése stb.

Kérnénk az illetékes szervezetet, hogy a fenti problémákra záros határidőn belül találjanak megoldást, mivel mindannyiunk érdeke, hogy zökkenőmentesen tudjanak dolgozni szakembereink!

MARTON KÁROLY

ESZKIMÓ MAGYARORSZÁG KFT.

TEL./FAX: 06-62/45-23-23.

INFO@ESZKIMO.HU