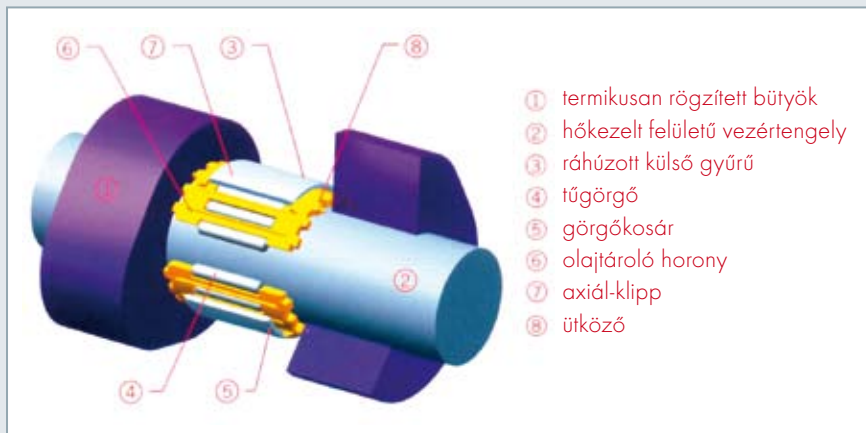


Tűgörgős vezértengely

A fogyasztáscsökkentés a konstruktőröknek folyamatosan napirenden lévő kötelező „leckéje”. Ezen belül is kiemelten a motorkonstruktőröknek. Van mit keresni a belső égésű motoroknál is, elsősorban a súrlódás csökkentése területén. A siklócsapágyazás gördülőcsapágyazássá alakítása hozza a tengelyvesztéseknél a legtöbbet. Folyóiratunkban elemeztük már a főtengely-csapágyazás átalakításában rejlő lehetőségeket. Most a Mahle és a Timken, kezdetben egymástól független, majd együttműködésben végzett fejlesztőmunkájának eredményeként a vezértengely-csapágyazás átalakításáról kaptunk hírt. Az LFC („Low Friction Camshaft”) kialakítás az épített vezértengelyek esetében lehet megoldás. A vezértengelyre a vezérlőbüttyöket ráolják, a készülékben pozicionálják, majd termikusan rögzítik. A tűgörgős csapágyak szerelten kerülnek a büttyök közé. A súrlódáscsökke-



nésben a legkedvezőbb eredmények hideg motornál jelentkeznek. Ha az olaj 40 °C hőmérsékletű, a hajtási teljesítmény 80 W-tal kisebb, üzemi hőmérsékleten 20 watt a csökkenés. Az olajszivattyú teljesítménye is csökkenhet, kb. 5 liter/perc szállítási értékkel, ez kb. 35 watt-ot hoz a konyhára.

Az LFC-technika kb. 0,5-1% CO₂-csökkentést hoz(hat), V6-DOHC motornál ezt 1,5%-ra teszik.

Az EU-ban 2012-ben lép életbe a gyártókat sújtó, a CO₂-emisszió 130 g/km érték túllépő, sávós pénzbüntetése. Az LFC-technika kb. 1 g/km-t vehet ebből vissza. A kérdés az, hogy az LFC alkalmazásának költségei és a pénzbüntetés egymással milyen arányban áll.

(Nszl)

Forrás: MTZ 03/2010



A szakminisztérium a használatarányos útdíjfizetés mielőbbi bevezetésén dolgozik

Hónig Péter közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter átvette a Greenpeace Magyarország Egyesület és a Levegő Munkacsoport közös, a használatarányos útdíj bevezetését sürgető petícióját. A tárcavezető elmondta, hogy a szakminisztérium egyetért a megtejt úttal arányos, elektronikus útdíjfizetés mielőbbi bevezetésével. Az alkalmazás szakmai előkészítése folyamatosan, gyors ütemben zajlik. A jelenlegi állapot szerint – ha a megfelelő országgyűlési és kormánydöntések időben, 2010 novemberéig megszületnek –, a rendszer 2013. január elsejével bevezethető. A miniszter a petíció átvételekor és az azt követő rövid megbeszélésen is megerősítette, hogy a minisztérium a civil szervezetek által megfogalmazott célokkal alapvetően egyetért. A használatarányos útdíjfizetés sikeres bevezetéséhez elengedhetetlenül szükséges a társadalom támogatása, a rendszer széles körű elfogadottsága. Ennek érdekében a minisztérium a 2013 utáni időszakra fokozatos, több lépcsős alkalmazást tervez az érintett járművek és útszakaszok körében egyaránt. A tárcavezető ígéretet tett arra, hogy a feladatok nyári átadás-átvételekor hivatali utódjának figyelmét felhívja az előkészületek folytatásának kiemelt fontosságára. A minisztérium a petícióban rögzített és a megbeszélésen felmerült felvetésekre a közeli napokban részletes reakciót küld a kezdeményező szervezeteknek. A szakmai választ a tárcsa a honlapján közzéteszi.

A Klarius átvette a QH-t



A Klarius-csoport, amelyet eddig az aftermarket piac egyik kipufogó- és katalizátor-termék-forgalmazójaként ismerhettünk, átvette a Quinton Hazell (QH) céget, az amerikai Affina-csoport európai vállalatát. A Klarius éves forgalma ezzel meghaladja a 416 millió eurót, és termékportfóliója túllépi a 100 ezer cikkszámot. A Klarius-csoporthoz tartozik ezek után a QH, Lip (Lipmesa), Commercial Ignition, Krooklok, Moprod és Friesen, valamint QH kereskedelmi partnere, az FTE.

Metán-dízel Volvo teherautó

A Volvo Trucks februárban kezdte meg az új metán-dízel kettős hajtóanyagú dízelmotorjának üzemi tesztjét. A metángáz (földgáz CNG/CBG) és a gázolaj keverékével működő motor egy Otto-motorhoz hasonlítva mintegy 35%-kal jobb hatásfokú. Az alapmotor egy mai Euro V szintű dízelmotor. A CNG-injektor a szívócsőbe fecskendezi a földgázt. A gázolaj-befecskendezés szerepe a gyújtás. A gyújtósugarat a kompresszió során felmelegedett levegő gyújtja be, tehát nem szükséges gyújtógyertya. Az üzemi kísérletek arra is választ adnak, mennyi lehet a lehető legkisebb még szükséges gázolajmennyiség.