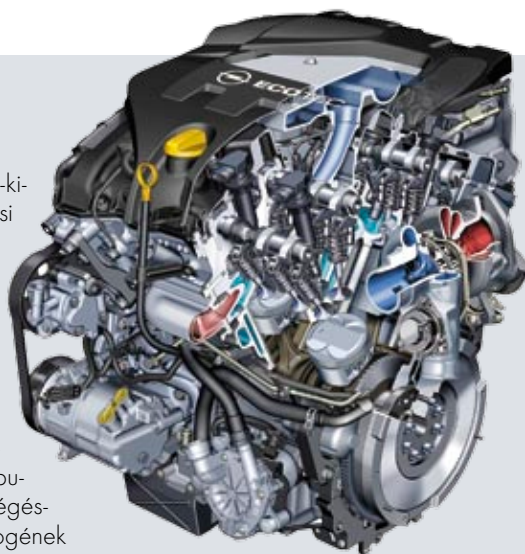


Szekunder légszivattyú a BorgWarnertől

Az egyre szigorúbb károsanyag-kibocsátási normák a hidegindítási emissziót is jelentősen érintik. Két lehetőség van ennek a problémának a megoldására, melyeket kombinálni is lehet. Már a '70-es években kifejlesztették a szekunderlevegő-rendszereket, melyek a hidegindítás után egy bizonyos időtartamig, általában 30 másodpercig tiszta levegőt fújnak be a kipufogókönyökbe, így biztosítva az égésteret elhagyó, elégetlen szénhidrogének utánégetését. Ha katalizátoros az autó, az utánégetéshez szükséges kezdő hőmérsékletet hamarabb eléri a rendszer. A másik lehetőség az előkatalizátor motorhoz közeli elhelyezése. Ha erre amúgy is szükség van, akkor ez az olcsóbb megoldás. Ennek hátránya, hogy teljes terhelésnél az előkatalizátornak tüzelőanyagra (dús keverékre) van szüksége a hűtéshez. A korábbi szekunder levegőbefúvatás egy másodlagos fűvóból, lekapcsoló, visszacsapó és



elektromos átkapcsoló szelepekből áll. Manapság a lekapcsoló és visszacsapó szelepeket egyesítették egy lekapcsolható visszacsapó szeleppé, amely a javítást is megkönnyíti. Ezek a rendszerek a 2000-es évek óta reneszánszukat élik, főleg az 1,6 liternél nagyobb erőforrásokban alkalmazzák őket. Többek között a 2,8 literes, V6-motoros Opel Insigniát is szekunder befúvatóval látták el. A keresztben beépített motor első hengereinél működik, a hidegindítás után 30 másodpercig. A másodlagos fűvót a BorgWarner szállítja. Ez egy kicsi és könnyű szivattyú, fröccsöntött alumínium házzal, műanyag granulátumból gyártott alkotóelemekkel és a hőmérsékleti hatásoknak ellenálló tömítésekkel. A 800T2 nevű szivattyú további vívmánya a csövezés lerövidítése, amely az optimális beépítési helyzetre és a csökkentett méretekre vezethető vissza. Továbbá a szivattyúnak energiahatékonyabban kell dolgoznia, így a fedélzeti hálózatot és a generátort a hidegindítási fázisban kevésbé terheli, ami a motor üresjárati minőségére pozitív hatással van.



Kitüntetés

Lepsényi István, a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. igazgatója, a Magyar Gépjárműipari Szövetség korábbi elnöke 2009. augusztus 20-án a Járműipar, illetve a Tudásalapú Társadalom Hazai Fejlesztése érdekében végzett több évtizedes tevékenysége elismeréseként A Magyar Köztársasági Érdemrend középkeresztjé kitüntetésben részesült. Szerkesztőségünk nevében gratulálunk! Ez alkalommal is köszönjük, hogy szerkesztőségünket cikkekkel támogatta, jó hírünket erősítette. További sikeres munkát és jó egészséget kívánunk!



A Volkswagen is bemutatja 1 literes autóját



A Volkswagen a szeptember 15-27. között megrendezésre kerülő Frankfurti Autószalonon (IAA) tervezi bemutatni 1 liter/100 kilométer tüzelőanyag-fogyasztású autóját. A modell sorozatgyártását 2013-ra teszik. A Volkswagen a General Motors bejelentésére reagált, melynek Volt névre hallgató elektromos autója (melyet egy benzingenerátor segít) is csak 1 litert fogyaszt 100 kilométerenként, még hozzá városi forgalomban. A Volt 2010 végén kerül a piacra a tervek szerint.

A Handtmann a Frankfurti Autószalonon mutatja be az új spirálfeltöltőt

A Handtmann cég új spirálfeltöltőt fejlesztett ki (ismerjük „G-töltő” néven is), melyet a szíjhajtás síkjába elhelyezett elektromágneses tengelykapcsolóval kombinált. Noha a feltöltőt a gyártó szerint szinte mindegyik motortípussal össze lehet kombinálni, optimális a dupla feltöltési tartományú alkalmazásoknál, ahol kis fordulatszámokon nagy volumetrikus hatásfokot kell elérni. További előny a csekély tehetetlenségi nyomaték, a szinte rezgésmentes működés. Állandó sebességnél és kis teljesítményigénynél a feltöltőt a mechanikus veszteségek csökkentése céljából, lekapcsolható. Ha nagyobb teljesítményre van szükség, és benyomjuk a gázpedált, a töltő automatikusan újra bekapcsol. A már alacsony fordulatszámokon rendelkezésre álló nagy töltőnyomás nagy rugalmasságot biztosít a belső égésű motoroknak, így nincs szükség alacsonyabb sebességi fokozatba való visszakapcsolásra. A gyártó a Frankfurti Autószalonon mutatja be az újdonságot.

Hibás sebesség- és tüzelőanyag-szint-kijelző a Skoda-modellekben

Július végén a Skoda visszahívási akcióba kezdett, amely összesen 1025 (ebből csak Németországban 314) autót érintett. A szóban forgó Octavia II és Superb II típusoknál a sebesség- és tüzelőanyag-szint-kijelző téves értékeket adhat meg. A Skoda nem adott meg gyártási intervallumot, de nyilvánvalóan újonnan gyártott modellekről van szó. Az Octavia esetén a hibaelhárítás egy szoftverfrissítést jelent, ami 20 perc alatt elvégezhető. A Superbnél a teljes kapcsolótáblát el kell távolítani, ami 40 percig tart. A visszahívott autók a javításakor egy matricával látják el a pótkerék mélyedésében. A július 28-án indult visszahívási akció a 90E9 kód alatt fut.