

Európai Közúti Közlekedésbiztonsági díj 2009. évi kitüntetettje dr. Palkovics László

Az idei évben a haszongépjárművek területére vonatkozó Európai Közlekedésbiztonsági díjra az Európai Balesetvizsgáló és Kutató Szakértői Egyesület, a DEKRA és a Német Közlekedésbiztonsági Tanács illetékes bizottsága az Európai Közlekedésbiztonsági Tanáccsal egyetértésben dr. Palkovics Lászlót javasolta, a döntéshozó bizottság pedig elfogadta a nevezést. A javaslatot a választásba bevont szervezetek mindegyike elfogadta, és a mérnöki munka terén mutatott kiválóságáért járó díjat egyhangúan szavazták meg dr. Palkovics László részére a haszongépjárművek aktív biztonsága területén végzett, széles körben elismert munkásságáért. A díjátadó ceremóniára a Klettwitz/Lausitzringben megrendezett szimpóziumon került sor, 2009. október 8-án. Régi hagyomány szerint Palkovics Lászlót is felkérték, hogy díjazottként tartson prezentációt a saját és társasága (Knorr-Bremse, Budapest) szakmai tevékenységeiről. Ennek kapcsán elsősorban a társaság azon tevékenységei iránt érdeklődtek, amelyek a nemzetközi piacra szánt termékekkel kapcsolatos biztonsági intézkedésekre vonatkoztak.

Nem először kerül sor arra, hogy e nemzetközileg elismert, nívós kitüntetést magyar szakember veheti át. Sőt már az első díjat is honfitársunknak, a Daimler képviselő dr. Strifler Pálnak ítéltek 1990-ben, őt követte 1995-ben dr. Kőfalvi Gyula a győri egyetemről, illetve 1997-ben dr. Michelberger Pál a Budapesti Műszaki Egyetemről.

Ezúton is gratulálunk dr. Palkovics Lászlónak az elismerő kitüntetésért!

Forrás: www.integratorforum.hu

Idén ősszel debütál az új ContiWinterContact TS 830 P

A Continental idén ősszel dobja piacra új téli abroncsát, amely 30 különböző méretben lesz elérhető, maximum 270 km/h jóváhagyott sebességig. A Mercedes-Benz már vállalta, hogy új gépjárművei ezeken az abroncsokon hagyják el a gyárat. Az abroncs aszimmetrikus mintázati kialakítással rendelkezik, és az optimalizált blokkmerevségnek köszönhetően egyenletes a nyomáseloszlás a gumiabroncs útfelülettel érintkező részén. Annak érdekében, hogy a menetstabilizáló rendszer működésének hatékonysága növekedjen, az új ContiWinterContact TS 830 P vállrészén található szinuszlamellák merőlegesek a haladási irányra. Így nemcsak a hosszanti irányú, hanem az oldalirányú erőhatásokat is rendkívül hatékonyan képesek átvinni az útfelületre. A futófelület külső és belső oldalának 2:1 felosztási aránya havas és száraz útfelületen jelentős mértékben növeli a jármű irányíthatóságát, és alacsonyabb menetzajt eredményez.



Kisebb tömeg, nagyobb biztonság – a Lexus LFA karosszériája

A Lexus az október 24. és november 4. között megrendezett Tokiói Autószalonon mutatta be LFA névre hallgató szupersportkocsiját. A konstrukció fő célja a tömeg csökkentése volt, ezért a fejlesztők már a fejlesztési folyamat kezdeti fázisában fontos döntést hoztak, és a karosszériát könnyűfémek helyett szénszálerősítéses műanyagból (CFRP-ből) készítették, így

a saját tömeg 1480 kilogrammra csökkent. A futómű komponensei alumíniumból vannak. A könnyűfémeknél mintegy négyszer nagyobb szilárdságú, szénszálerősítésű műanyag nemcsak egy különlegesen merev és szilárd szerkezetet alkot, hanem kb. 100 kilogrammal könnyebb is, mint az alumíniumkarosszéria. A CFRP bevezetésével



párhuzamosan a fejlesztői team új technológiát vezetett be a szénszálerősítésű és a fém alkatrészek összekapcsolására. Ahelyett, hogy a műanyagba csavarozott könnyűfém csavarmeneteket alkalmaztak volna, inkább egy belső menetes könnyűfém peremgallért integráltak a CFRP-alkatrészbe, így a fém- és műanyag elemek közvetlen kapcsolat

lat nélkül, csavarkötéssel összeilleszthetők. A szénszálerősítéses műanyag struktúra a Lexus szerint nemcsak az LFA gyártási idejét csökkenti le, hanem az utasok biztonságáért is felel. Rugalmasabb, erősebb és könnyebb mint bármelyik fémszerkezet, és nagy ütközésbiztonságot nyújt. Az autó első ütközési zónája az első hossztartók előtt helyezkedik el, és szénszálerősítéses műanyagból készült, amely kontrolláltan deformálódik, és elnyeli az ütközés energiáját. A maradék energiát a fröccsöntött alumíniumból lévő üreges hossztartók vezetik el. A hátsó ütközési zóna anyaga fröccsöntött alumínium, és hasonló elven működik. Oldalütközéskor stabil és csavarodásálló, szénszálerősítéses hossztartók védik az utasokat, melyek alsó részét uretánnal töltötték fel. Az ajtók belső lemezeinél könnyűfémeket használtak. Oldalütközés esetén egy, az ajtóban vízszintesen elhelyezett alumíniumtartó gondoskodik a védelemről. A gyalogosvédelemért egy műgyantából lévő levegőgyűjtő felel, amely a motorház alatt helyezkedik el, és egy gyalogossal történő ütközéskor deformálódik.