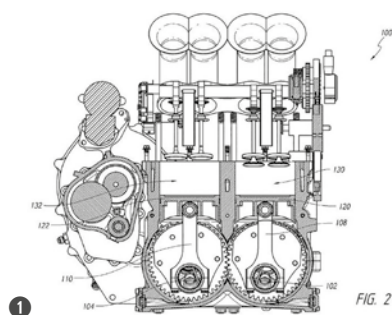


# Szabad nyomatékok kiegyenlítésére

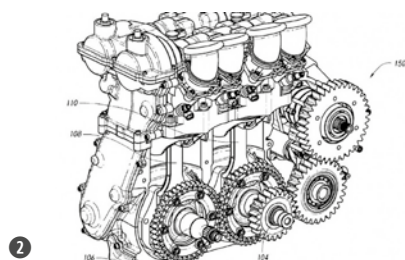
## Egy különleges motorszerkezet

A hagyományos belső égésű motorok szerkezetében szinte minden elrendezésben létrejönnek a forgattyús szerkezet alternáló és forgó tömegerőiből szabad nyomatékok, melyeket kiegyenlítő tengelyekkel lehet megszüntetni vagy a hatásukat tompítani.

Erre a problémára ad korántsem szokásos választ Dan Gurney motorszerkeze-  
te **1** **2**, mely két, egymással szemben  
forgó forgattyús tengelyt alkalmaz.



A motorkerékpárokba tervezett motor ki-  
hajtása is fogaskerékrendszerrel történik  
egy váltóművön keresztül. A konstrukció  
hátránya a bonyolult gyártás, a hangos  
járás a fogaskerekek miatt és a nagy  
belső súrlódások miatti túlmelegedésre  
való hajlam. Teljesítménye az előzetes  
szimulációs eredmények alapján ígéretes,  
az 1800 cm<sup>3</sup> lökettérfogatú motor majd'  
300 LE-re és 173 Nm-re képes.



A motor egyelőre csak terv szinten  
van, a gyártás nem kezdődött el. ■

Bővebben: <http://www.momentcancelling.com/>

### DAN GURNEY, A VERSENYZŐ, A VEZETŐ ÉS A FELTALÁLÓ

Daniel Sexton Gurney **3** 1931. április 13-án látta  
meg a napvilágot, a 20. század egyik legnagyobb  
autóversenyzői ikonja, akinek karrierje 1958-  
ban kezdődött. Nemcsak versenyzett, hanem  
folyamatosan fejlesztett is versenyautóján, később  
pedig saját csapata is lett. Rengeteg találmány  
fűződik a nevéhez, igazi előrelátó konstruktőr,  
aki sosem volt rest teljesen újragondolni a  
szerkezeteket, és nulláról újra felépíteni őket.



A New York állambeli Port Jeffersonban született, majd középiskolás korában  
Kaliforniába költözött. 1958-ban a Sports Cars sorozatban is nyert, majd 1962-ben  
a Formula 1-ben (az első és egyetlen Porsche-győzelem), 1963-ban a NASCAR-  
ban és 1967-ben az Indy Car sorozatban is felállhatott a dobogó legfelső fokára.  
Erre rajta kívül csak 2 versenyző volt képes: Mario Andretti és Juan Pablo Montoya.  
Amikor 1967-ben A. J. Foyt-tal megnyerték a 24 órás Le Mans-i versenyt, Dan  
Gurney pezsgőspricceléssel ünnepelt, majd ez az ünneplési mód elterjedt az  
autóversenyzésben.



Nemcsak az ünneplési szokását másolták a többiek, hanem műszaki újításai is beváltak  
az autósportban. A hátsó szárnyak végére szerelt terelőlapokat Gurney-lapoknak is  
szokás nevezni **4**, hiszen ő alkalmazta először. A leszorító erőt nagymértékben növeli,  
miközben a légellenállást nem befolyásolja jelentős mértékben.

A biztonság területén is tudott újítani, hiszen 1968-ban, a német nagydíjon  
elsőként használt olyan bukósisakot, amely a teljes arcot védi.