

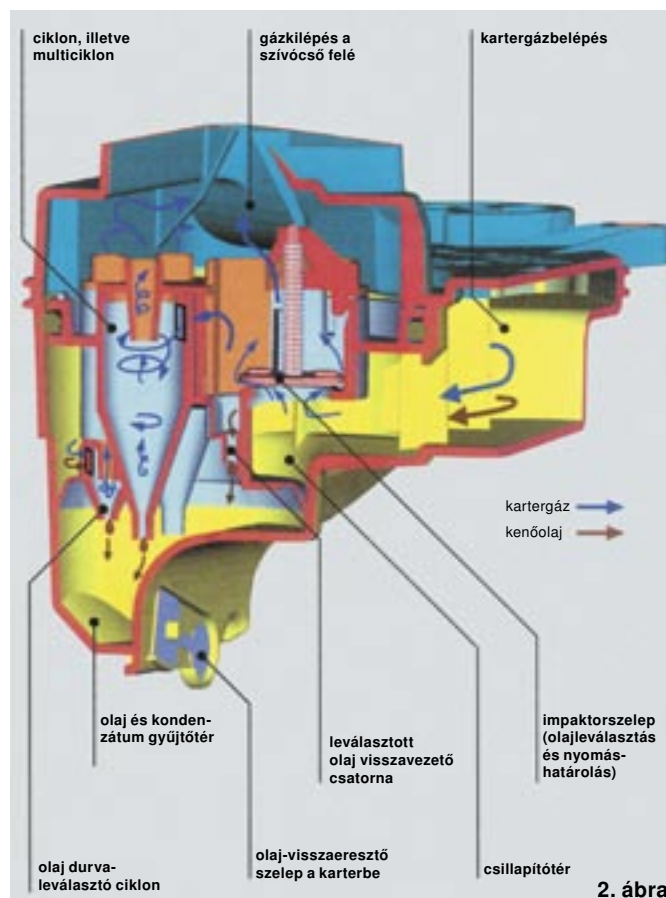
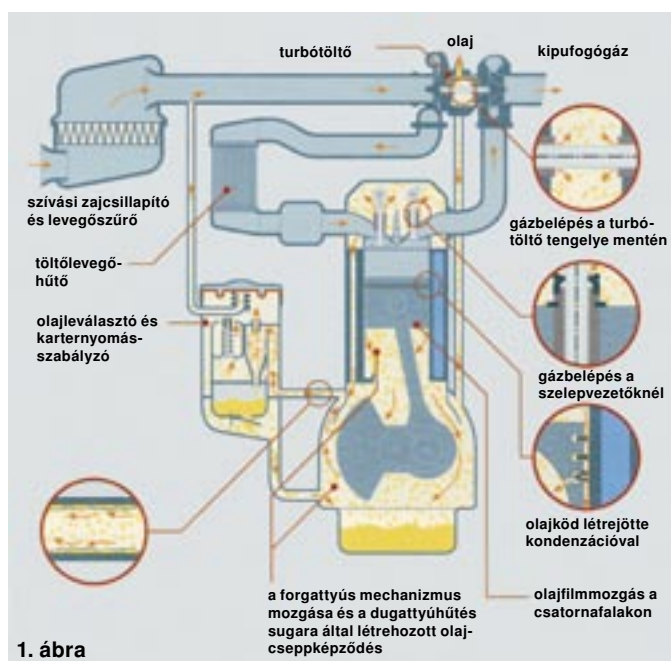
Hengst[®] – innováció

A Hengst cég az autó- és motorgyárak stratégiai partnereként, szűrő és szűrőrendszerek fejlesztője, gyártója. A beszállítói gyártás sajátossága ma az, hogy a gyártó egy összetett problémát egészben átad a részegységgyártónak, majd kéri a komplett megoldást. Ezzel ő, mármint a gyártó, e kérdést a maga részéről rendezettnek tekinti... (Ezért van az, hogy gyakran az autójavítói információkat is célszerűbb a beszállítótól megszerezni, mert a gyártók azt csak az OEM-től átveszik, és úgy-ahogy saját dokumentációjukba illesztik.)

Mint arról már többször írtunk, a kartergáz-visszavezetés komoly műszaki probléma elé állítja e rendszer fejlesztőit, ha azt teljes tökélyvel akarják megoldani. Ez pedig mind az olajfogyasztás csökkentése, mind a részecskeemisszió visszafogása miatt feltétlenül szükséges.

A kartergáz zárt rendszerben vezetendő vissza a szívócsőbe, végül az égéstérbe, tehát járulékos környezetszennyezést nem okozhat. Az erre vonatkozó előírások az USA-ban teljes körűen 1968-ban léptek életbe, ettől Európa sem maradt le sokkal. Az ECE/R15-ben megfogalmazottak, illetve a 70/220/EWG már 1970-től érvényes.

Az 1. ábra áttekinti a motor belső melléktereiben a kartergázzal, olajjal szennyezett gázáramlási útvonalakat. Ennek a gázternek a külső levegővel való hígítása (PCV) ma már nem alkalmazott. A gáz forrása a dugattyú melletti leáramlás (blow-by gáz), valamint a turbótöltő tengelyénél és a szelepvezetőknél történő gázszivárgás. Az 1. ábrán található kombinált olajfilm, olajköd-leválasztó / át- és visszavezető szelepegység a legkorszerűbb megoldás.



Egy ehhez kötődő, de eddig nem elemzett műszaki problémáról szólunk néhány szót. A visszavezető rendszernek fel kell készülnie egy „olajütés” kivédésére, illetve nem szabad ennek kitenni. Az „olajütés” azt jelenti, hogy kedvezőtlen körülmények között (magas olajsint/túltöltés, megdőlt jármű, hirtelen megnövekedő karternyomás) nagy mennyiségű olaj kerül a szívórendszerbe.

A Hengst által készített olajköd-leválasztókat viszonylag kisméretű ciklonokkal látják el. A ciklonegységekkel párhuzamosan bekapcsolnak egy nyomásszabályzó szelepet is (2. ábra, jele DBV), amely egy megadott nyomáskülönbség túllépésekor megnyit egy „impaktor” leválasztót, mint egy megkerülő vezeték, és ilyen módon nagy kifúvott gáztömegáramlásnál megakadályozza a megengedhetetlen túlnyomás kialakulását a forgattyúházban. A DBV „impaktor”-ként való kialakítása, párhuzamos átáramlási út megnyitásával, megakadályozza a leválasztó leválasztási fokának megengedhetetlen csökkenését.

Nszl

Bővebb információ:



Autó Universum Kft. 1211 Budapest, Szállítók útja 3.

Tel.: 1/425-7570. Fax: 1/425-7581. E-mail: autouni@autouniversum.hu