



Maximální rychlost karavanů v Evropě

Jakou rychlostí mohou jet karavanem, který má v technickém průkazu schválených 100 km/h, na silnicích a dálnicích u nás a v Evropě? A je maximální rychlost ovlivněna i hmotností soupravy?

Viktor Šticha, Domažlice

Maximální rychlosti soupravy jsou v různých státech rozdílné, ale nikoli diametrálně. V Česku je možné jet do konstrukční rychlosti, ve většině států je to omezeno na 80 km/h, ale může být i 100 km/h. Vliv samozřejmě má hmotnost soupravy či například i čas průjezdu. Limity se liší také podle toho, zda se pohybuje v obci, mimo obec, či po dálnici.

Konkrétní rychlosti u přívěsů i obytných automobilů pro danou zemi můžete nalézt například na internetových stránkách Auto-klubu v sekci Cesty do zahraničí.

**Libor Budina,
Autoklub ČR**



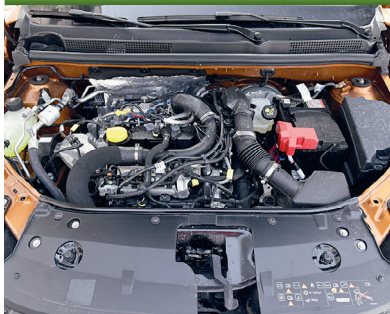
FÓRUM Aby dveře neměly soupeře

Rád bych reagoval na článek o ochraně hran dveří, klik a zrcátek „Aby dveře neměly soupeře“ v SM 8/21. Doplnil bych, že jasný je její smysl v úzké garáži, ale poškození může způsobit také majitel nebo pasažér při přílišném otevření, naopak jiné auto to třeba na parkovišti nezpůsobí. Při oblepení kliky by bylo dobré také dát tuto ochrannou vrstvu do prostoru pod ní, protože nejen dámy v tomto místě vytvoří nehty značné škrábance.

Jaroslav Ringl



Proč má Dacia 1.0 TCe s filtrem vyšší výkon na LPG?



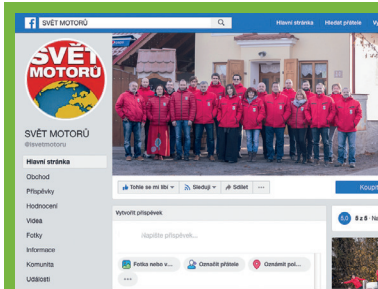
Není mi jasné, z jakého důvodu je u Dacie 1.0 TCe LPG značný rozdíl mezi spalováním benzínu a plynu v rozmezí 67 a 74 kW. Předpokládám, že i motor na LPG má filtr pevných částic. Je benzinový provoz ovlivněn filtrem? Pokud ano, proč plyn ne? To jej při spalování plynu obchází?

Vilém Urbánek, Olomouc

Renault zvolil pro slabší verzi svého přeplňovaného triválce nepřímé vstřikování. To má provozní výhody jako omývání úsad ze sacích ventilů, více času na odpaření benzínu a tudíž menší ředění oleje při častých krátkých jízdách, ale zároveň i nevýhody. Tou hlavní je, že benzin teplo pro změnu skupenství odebírá ještě převážně v sání. U přímého vstřiku tak činí ve válci, který účinněji ochlazuje a zvyšuje antidektonační rezervu. Motory s přímým vstřikem mohou pracovat s vyšším plnicím tlakem, větším předstihem a mají pak vyšší točivý moment. Montáž filtru pevných částic na benzinové jednotky zvyšuje protitlak ve výfuku. To znamená určité čerpací ztráty,

kteří si odebírají svůj díl z výkonu motoru. Především ale dochází k méně kvalitnímu vyprázdňení válce, v němž na konci výfukové doby zůstane více horkých výfukových plynů. Výsledkem jejich smísení s čerstvou směsí je opět vyšší teplota na konci komprese, tedy nižší antidektonační rezerva. Jelikož motor 1.0 TCe s nepřímým vstřikem ji měl už předtím nízkou, došlo u něj k relativně velkému poklesu výkonu. Na LPG je situace lepší, protože toto palivo má oktanové číslo 110, nemá tedy sklony ke klepání ani při vyšších teplotách ve válci. Určitě to tedy není tak, že by motor po přepnutí na LPG nějak obcházel filtr pevných částic. Má jej a mít musí, neboť je homologován na obě paliva. Homologován jen na LPG by mohl být v případě, že by benzinová nádrž nebyla větší než 15 litrů.

Martin Vaculík, Svět motorů



Máte otázku, námět nebo komentář?

Napište nám na adresu Svět motorů, Komunardů 1584/42, 170 00 Praha 7, e-mail svet.motoru@cncenter.cz nebo nás kontaktujte na facebookovém profilu!

Príspevky čtenářů mohou být redakčně upraveny nebo zkráceny.

—INZERCE



KARDIOCHIRURG JAN PIRK

Rozhovor o srdci i covidu

ODHALENÍ Petra Veselá popisuje krutou tvář sportu | **OTUŽOVÁNÍ** Proč je to takový hit?

Vychází
už zítra
v deníku
Sport!

