

Volvo I-See robotpilóta

Előző számunkban írtunk a Scania Active Prediction rendszeréről, most pedig a Volvo hasonló rendszerét, az I-See robotpilótát mutatjuk be. Az I-See alapelve azonos, mint az Active Prediction-é: minél jobban kihasználni a jármű mozgási energiáját és a gravitációt a tüzelőanyagfogyasztás-csökkentés érdekében. A Volvo azonban nem akart olyan rendszert, ami függhet a domborzati viszonyokat tartalmazó térkép meglététől, ezért az I-See folyamatos kapcsolatban van a váltó dőlésérzékelőjével, ami pontos adatokat szolgáltat a domborzati viszonyokról. Kb. 4000 emelkedőt és lejtőt képes megjegyezni, ami 5000 kilométeres távolságnak felel meg.

„Az I-See egy robotpilóta, amely összeköttetésben áll a teherautó sebességtartó automatikájával, elvégzi a fokozatváltásokat, illetve emelkedőkön és lejtőkön kezeli a gázpedált és a fékeket, biztosítva, hogy a jármű a leginkább fogyasztásmínimalizált módon üzemeljen. Az I-See a lehető legtöbb gurulást biztosítja – így bizonyos útszakaszokon egyáltalán nem használ gázolajat” – magyarázza Hayder Wokil, a Volvo Trucks termékmenedzsere.

Az I-See hat különféle forgatókönyv szerint működik az emelkedőkön, illetve lejtőkön (ábra:

1. Az emelkedő kezdete előtt gyorsít.
2. Ha egy magaslat közelében jár, a rendszer elkerüli a fokozatváltást, ha lehetséges. Minden fokozatváltás a sebesség csökkenését jelenti.
3. Lejtőhöz közeledve nem gyorsít, inkább vár, és kihasználja a nehézségi erőt.
4. Egy közelgő lejtő felé tartva gurulni kezd.
5. Jóval azelőtt fékezni kezd, mielőtt a lejtős szakasz véget érne, de:
6. Kioldja a fékeket a lejtő végénél, hogy sebességet gyűjtsön a következő emelkedőhöz.



Az I-See működéséhez a sebességtartó automatika használata szükséges, és a Volvo kutatása szerint az átlagos járművezető a vezetési idő felében használja a sebességtartó automatikát. A svédek 5%-ra becsülik a rendszerrel elérhető fogyasztáscsökkenést, amit 2013-tól a fuvarozók ellenőrizhetnek is, hiszen akkortól rendelhetők az automata váltós Volvo tehergépjárművek a rendszerrel.

Ó. P.

A Continental megvásárolta az Omitec

Arra a legtöbb beszállítóóriás már rájött, hogy az őket többnyire fenyegetettségben, rab-szolgálatban tartó autógyártóktól származó bevételek mellett juthat pénz számukra az autófennntartásból is, különösen a függetlenek piacán. Túl az alkatrész-eladáson, az esetleges franchise-díjakon – főleg ha rendszerbeszállítók – a diagnosztika lehet az egyik erősségük. Az irányított rendszerek diagnosztikája nélkül ma az autójavítás nemhogy félkarú óriás, hanem semmi. Természetesen annak nincs értelme, hogy az általuk kínált diagnosztika csak a saját gyártmányú rendszerekhez legyen alkalmas, „mindent vivő” megoldásokra kell törekedni. Ezt a Bosch ismerte fel talán először, immár jó 20 éve, a KTS „kifejtsze” piacra kerülésekor. Azt is belátták a nagyok, hogy egy multibrand diagnosztika kifejlesztésére, ha még erejük lenne is, idejük nincs. Társulni kell valakivel, vagy meg kell venni azt, aki már régen a pályán van. Ezt a vélekedésünket igazolja a Continental közelmúltbeli bevásárlása is.

A Continental „független aftermarket” üzletága megvásárolta a diagnosztikaspecialista Omitec Group Ltd.-t. Az angliai központú Omitec a diagnosztikai műszereken túl garázsberendezés-gyártó is.

A Continental és az Omitec eddig is sikeresen együttműködött, 2008-ban jelentkeztek a VDO márkán keresztül, „Contisys” néven egy többmárkás szkennelvel. Később, 2010-ben az Omitec tulajdonában lévő Autodiagnos készülékek kereskedelmére a VDO kizárólagosságot kapott Németország, Ausztria és Svájc piacára.

Az Omitec megvásárlásával a Continental birtokába kerültek az Omitec, Crypton és Auto-diagnos márkanevek is.

(Nszl)

Hibrid hajtást és intelligens hajtást kutat a Rába

A hibrid hajtás a városi tömegközlekedésben játszott szerepe miatt, valamint az intelligens megoldások a nagy igénybevételű, mezőgazdasági célú futóműveknél a Rába egy éve felavatott kutatóközpontja tevékenységének két fő iránya a Rába-holding elnök-vezérigazgatójának közlése szerint. „Az év végére elkészülő anyagok alapján születik majd döntés arról, hogy a 2013-as üzleti tervbe kiemelt témaként bekerüljenek-e ezek a fejlesztések” – fogalmazott Pintér István. Hozzátette: a városokban alkalmazott autóbuszoknál a hajtásfejlesztés következő generációja a hibrid járművé, amelyeknek reális esélye lehet a piaci sikerre. Ugyanakkor a terület presztízs-kutatás, annak előkészítése, hogy vevők hamarosan igényelhesenek hibrid hajtású eszközöket. Pintér István szolt arról is: pozitív döntés esetén a Rába Fejlesztési Intézetben (RFI) kezdődhetnek meg a hibridkutatások, ahol már most is jelentős mechatronikai fejlesztések folynak. „A személygépkocsikhoz hasonlóan a haszonjárműveknél is egyre nagyobb intelligencia költözik a szerkezetekbe” – jegyezte meg, utalva arra, hogy – működésük optimalizálása érdekében – kiugróan magas ezek aránya egyik fő piacukon, a traktorokban. Egy ilyen példa a nagy teljesítményű erőgépek és futóművek olajozási rendszereinek optimalizálása. Az elnök-vezérigazgató kitért arra is: a jelenleg mintegy húsz mérnökkel dolgozó RFI-ben végzett munka bő kétharmada a megrendelők igényeinek kielégítésére szolgáló alkalmazott kutatás – fejlesztés, a fennmaradó hányadban szakembereik a vállalat saját innovációs elképzeléseit próbálják meg átültetni a valóságba. Az elnök-vezérigazgató emlékeztetett arra: az RFI három év alatt másfél milliárd forintot beruházást jelent annak érdekében, hogy a termékfejlesztés minden fázisában jelen legyen a vállalat. Ezért az intézetben alaputatások éppúgy folynak, mint alkalmazásfejlesztések. „Örülhetnénk annak, ha a megbízásos munkák aránya a száz százalékhoz közelítene, hiszen az azonnali bevételt jelentene, így viszont nagyobb teret engedhetünk az innovációnak” – jegyezte meg.

(MTI)