



Dőlésszögszenzor motorkerékpárokhoz a Boschtól

A korszerű motorkerékpárok egyre gyakrabban kerülnek le a futószalagról nagy teljesítményű új funkciókkal. Ezek a motorozást nem csak biztonságosabbá és kényelmesebbé teszik, hanem dinamikusabbá is. „A Bosch SU-MM3.10 szenzora másodpercenként több mint százszor méri meg a motorkerékpár menetdinamikai állapotát” – mondja Matthias Mörbe, aki az abstaffi Bosch Engineering GmbH Szenzorok és Szenzorrendszerek vezetője. Ahhoz, hogy ez lehetővé váljon, a szenzor megméri a hosszirányú és oldalirányú gyorsulást, valamint a perdületet és a bedőlési szögsebesség mértékét is. „Ezután egy külső vezérlőegység felhasználja az adatokat, hogy meghatározza a motorkerékpár dőlési szögét, mely eredményt a modellspecifikus biztonsági és kényelmi funkciókra használnak fel” folytatja a magyarázatot Matthias Mörbe. A motoroknál a kipörgésgátlás egy fontos jellemző, ugyanúgy, mint a kanyarmegvilágítás és az „egykerekezés-gátló” funkciók. Jelenleg is számos modell van felszerelve ilyen szenzorral: a BMW S 1000 RR, K 1600 GT és a K 1600 GTL, valamint az Aprilia RSV4 Factory APRC, RSV4 R és a Tuono 1000 R.

A Bosch mérnökei már dolgoznak a szenzor új verzióján. A jövőben a SU-MM5.10 dőlésszög-érzékelő már a motorkerékpár függőleges gyorsulását is meg tudja mérni. Egy a Bosch által kifejlesztett algoritmus, amely a szenzorba integrált, az ún. 5D tehetetlenségi jeleket használja a motorkerékpár dőlési és bólintási szögsebességének meghatározásához és ezután az eredményeket a CAN-Bus-ra küldi. Ezek az adatok számos jövőbeli motorkerékpár-biztonsági és -kényelmi funkcióhoz lesznek szükségesek. Ide tartozik például az ívmeneti ABS, a bukásérzékelő, az „egykerekezés-gátló” és a félaktív felfüggesztés. Emellett az új érzékelő kisebb és könnyebb lesz, így nagyobb szabadságot ad majd a motorgyártóknak a járműtervezés terén. A MEMS technológiát használó új beépített mikromechanikai alkatrészeknek köszönhetően, a szenzor csak 65 mA áramot fogyaszt – kevesebb mint 50%-át az előző modell fogyasztásának. A SU-MM3.10 és a leendő SU-MM5.10 szenzorok összeépíthetők a Bosch motorkerékpárok ABS-ével ugyanúgy, mint a harmadik beszállító által készített rendszerekkel.

SzJ

Új vevőtájékoztató mutató – Gépjármű-energiaterhelési besorolás

Szabad az út az energiafelhasználás mértékéről szóló rendelet megfogalmazására. A kabinet elismerése után a Bundesrat bevezeti a „Pkw-EnVKV” (Personenkraftwagen – Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung) információs táblát, a személygépjárművekre vonatkozó energiafogyasztási mutatószámot. A tervezet júliusban tárgyalják, így a rendelet – melynek jóváhagyása feltételezhető – ősszel léphet hatályba.

A tervezet szerint egy új személygépkocsit a jövőben egy színes, a CO₂-kibocsátás és a járműtömeg figyelembevételével készült energiaterhelési skálába

fognak besorolni, amely osztálybesorolást tartalmazza A+-tól (zöld és nagyon hatékony) a G-ig (piros és kevésbé hatékony). Az eddig kimutatott adatok az üzemanyag-felhasználás és a CO₂-kibocsátás értékéről továbbra is változatlanok.

„A fogyasztók úgy tartják, hogy az új színes energiaterhelési skála áttekinthető és jól értelmezhető formában nagy segítséget jelent a vásárlás során a döntéshozatalban” – mondta a gazdasági miniszter, Philipp Rösler. Csak a jól informált fogyasztók tudnak tudatosan egy energiaterhelési személygépkocsi megvétele mellett dönteni.



A kereskedőknek ez különböző bürokratikus kiadásokkal jár együtt. „Nem kérdés, hogy a szabályozás szeretne környezetpolitikailag alapelvből ésszerű lenni, pedig részleteiben sürgősen javításra szorul” – kritizálta a ZDK-elnök, Robert Rademacher a minap a törvénytervezetet.