

## Fáradtságfelismerő a Boschtól

A gépkocsi-vezetői kifáradás gyakori, tragikus következménye az önkontrollal nem felügyelhető pillanatnyi elbóbiskolás vagy mikroalvás. A mikroalvás pillanatokig tartó, mély, öntudatlan állapot. Az USA közlekedésbiztonsági hivatala, az NHTSA kiderítette 2006-ban, hogy a súlyos balesetek 20%-ában a fáradtság jelentős szerepet játszott. A német Szövetségi Közlekedési Intézet (BAST) szerint ez még fokozottabban érvényes teherautókra. A hatóság vizsgálata szerint a fáradtság a második leggyakoribb baleseti ok teherautóknál a német autópályákon.

A mikroalvás veszélyének természetesen van előjele, például, ha vezetés közben úgy érezzük, hogy nehéz tartani a sávot, a sebességet, vagy gyakran félreváltunk. Az önkéntelenül lecsukódó szem, az ólomsúlyú szemhéj, a gyakori ásítás, az általános fáradtság is erre utal. A tünetek ismeretében a Bosch kifejlesztett egy detektálási módszert, amivel a vezető növekvő fáradtsága felismerhető. A fáradtság mértékét kormányzási módokkal, a kormánykerék-elfordulás szögével hozzák összefüggésbe. A jeladó adott, hiszen az ESP-rendszernek eleme. Az alvási szükséglet jellemzően rövid figyelmeztelésekben jelentkezik, melyek tipikus kormányzási mintákhoz vezetnek. Az új fáradtságfelismerő algoritmus a kormánykezelést vizsgálja, az úgynevezett „holidőket”. A holidőben nincs kormányozás, majd hirtelen korigál a vezető - gyakran ez az alábbhagyó koncentráció jele. Ezen reakciók gyakorisága egyéb adatokkal kombinálva, úgymint járműsebesség, napszak vagy irányjelzőkar-állapot, adják a fáradtsági fok kiszámításának alapinformá-



**A Bosch fáradtságfelismerő szoftvere a vezető növekvő fáradtságát a kormánymozdulatok alapján ismeri fel, és szükség esetén pihenőt javasol**

cióit. Ha ez eléri egy bizonyos értéket, akkor jelez a vezetőnek, például egy villogó kávéscsészével a kijelzőn, és kéri a vezetőt egy pihenő tartására.

A fáradtságfelismerő szoftvermodul, melynek piaci bevezetése már 2010-ben megkezdődik, személy- és kisteherautókban, a jármű különböző vezérlőegységeiben helyezhető el. (Szj)

## Delphi E3 EUI javítástechnológia



A Delphi az Automechanikán mutatta be az E3 Diesel Electronic Unit Injector (EUI) próbapadi ellenőrzési, javítási technológiáját. A Delphi E3 EUI szervizmegoldása a szerződéses hálózati tagoknak a nagy teljesítményű porlasztók legújabb generációjú, a gyári beépítési előírásoknak megfelelő diagnosztikáját, tesztelését és javítását teszi lehetővé. A Hartridge AVM2-PC dízeladagoló próbapad segítségével, az autószerelők képesek lesznek az adagolónyomás, az adagolás és a porlasztó átkalibrálása érdekében a mágnes szelep-időzítés átfogó tesztelésének végrehajtására. Jelenleg is folyamatban van az E3 EUI adagolás pontosságát növelő kettős szelepműködés szervizművelti optimalizálása, amely a porlasztó hatékony működéséhez járul hozzá. A frankfurti Automechanika kiállításon a Delphi képviselői az új tesztelési eljárást az új vizsgálati berendezés egyik prototípusának használatával mutatják be. „Elköteleztük magunk ezen technológiák háttérpiaci támogatására és folytatjuk szolgáltatási kapacitásaink megbízható, költséghatékony javítási megoldásokkal történő bővítését” - mondta Mike Rayne, a Delphi Product & Service Solutions, Diesel alelnöke.



## VW gyári DPF felújítás

A VW-konzern az Automechanika szakvásár állandó kiállítója. Nincs ezen mit csodálkozni, a szervizszolgáltatás, az alkatrészellátás, minden, ami az autó eladása után pénzt hoz, az a VW-nek is jelentős bevételt eredményez. A kiállításon nagy figyelmet kaptak idén is a környezetbarát, anyagfelhasználás-csökkentő, energiakímélő és így kisebb CO<sub>2</sub>-kibocsátással járó technológiák. Ezek közé tartozik a DPF-regenerálási technológia, mely a vásár „Green Directory” díját, megjelölését is megkapta.

A kiserelt dízel koromszűrő gyári regenerálási technológiája újdonság. Bevezetésének indoklása is sokat mondó: a regenerálás, felújítás az új gyártáshoz képest 22,3 kg-mal kisebb szén-dioxid-kibocsátással jár, mely 87%-os csökkenést jelent. Az eltömődött DPF száraz tisztítási eljárással, folyadék bevitelle nélkül, „hő- és oxigénkezeléssel” tökéletesen felújítható, használati értéke azonos az új gyártmányéval. A Golf, Golf Plus, Jetta, Eos, Touran, Caddy és Passat típusok koromszűrőjét 2011-től gyárilag felújítják.



(Nszl)