

Tartós fogasszíjak a Dayco-tól

Manapság a fogasszíjaknak egyre nagyobb terhelést kell kibíriuk: a dízelmotorok égési csúcsnyomása egyre nagyobb, a DOHC bütykös tengelyek és a nagy teljesítményű motorok sokat megkövetelnek a szíjhajtástól. A Dayco reagált ezekre a kihívásokra, és nagy tartósságú, teflonbevonatú szíjakat készített. Az úgynevezett HT-szíjak kimondottan szakadásállók, és ezáltal sokkal hosszabb az élettartamuk, mint a hagyományos szíjaknak. A szíjak fő ismertetőjele a világos belső oldal. A szerelő így a szín alapján eldöntheti, hogy cserekor ugyanazon típusú szíjat használ-e. A szíjak egy speciális, teflonbevonatú PTFE-szövetből állnak. A fogak bevonata és oldalsó felülete is kevésbé használódik el, így a szíjak élettartama észrevehetően növekszik. További előnyük, hogy használat során kevésbé nyúlnak ki. Ez nyugodtabb futáshoz és kisebb mértékű kopáshoz vezet. A Dayco HT-szíjait több jelenlegi Volkswagen-, Audi-, PSA-, Ford-, Fiat- és Opel-modellbe szerelik.



A légszákknak legyen szeme és füle

A Continental a járművek már meglévő, különböző biztonsági és vezetőtámogató asszisztens részrendszeit összekapcsolja, amelynek célja, hogy hamarabb felismerhető legyen a biztonságkritikus helyzet, jóval az előtt, hogy a baleset bekövetkezne. A légszákok és egyéb passzív biztonságtechnikai rendszerek így jóval előbb aktiválhatók.

Az autóiipari beszállítóóriás célul tűzte ki, hogy tovább növelje az utasok biztonságát, ezért új elveken alapuló rendszereket fejlesztettek ki. Ezek főként az érzékelés, a jeladók terén mutatnak újdonságot. Napjaink járművei igen sok és különböző típusú érzékelőkkel, kamerákkal vannak felszerelve, melyek főként a vezetőasszisztens rendszerek részei. A törekvés az, hogy ezen szenzorok jeleit ne csak a saját részrendszereik tudják felhasználni, hanem azt

közös információnak tekintve, akár a légszákok, biztonsági övek vagy egyéb más passzív biztonságtechnikai részrendszerek felhasználhassák. Ennek hatására elérhető az, hogy az ilyen típusú rendszerek balesetre való felkészülésének kezdete egy másodperccel (!) előbb bekövetkezzék.

A vezető- és utasoldali, a fej- és az oldal-légszákoktól kezdve, a vezető lábát védő térdlégszákon keresztül, a hátul utazókat védő légszákokig, mintegy 30-féle légszák kérhető egy mai autóhoz. Az övfeszítő automatika segítségével a megfelelő időpillanatban rögzítik az utast a legmegfelelőbb helyzetbe. Mindez manapság már nemcsak a luxuskategória járműveiben létező kuriózum, hanem szinte az összes kategóriájú jármű alapfelszereltsége. Az elkerülhetetlen ütközés prognosztizálása után a biztonságtechnikai rendszerek megpró-

bálják a bekövetkező baleset következményeit a lehető legkisebbre csökkenteni. Ha az erre rendelkezésre álló idő hosszabb, a lehető legoptimálisabb helyzetbe be lehet mozdítani az utast az ülés segítségével, megfelelően be lehet állítani a fejtámlákat, vagy van elég idő a szélvédők és a tetőablakok automatikus bezárására. A légszákok aktiválására a jelet ez idáig egy gyorsulás-érzékelő adta, amely nyilvánvalóan az ütközés bekövetkeztének pillanatában érzékelt csak az extrém nagy lassulást (negatív gyorsulást).

Most látni és hallani tanítják a légszák elektronikáját, hogy az ütközési folyamatban jóval előbb parancsot adhasson a légszákok kinyitására. A baleset bekövetkeztének megítélése a különböző, járműben alkalmazott radarok, infraérzékelők, kamerák képelemzése és az ESP-rendszer szenzorainak jelei alapján történik.

A címben a hallásra utaló tulajdonság nem ennyire képletes, ugyanis a Continental egy új típusú érzékelőt fejlesztett ki, melynek alapelve gyakorlatilag a földrengésérősség méréséhez használt szeizmográfjához hasonlít. Amennyiben a jármű nekiütközik valaminek, a zajszensor érzékeli a lemez gyűrődése által kibocsátott hangot. A hangforrás irányának és erősségének érzékelésével meg tudja mondani a rendszer azt, hogy az ütközés melyik oldalról történt és azt, hogy az milyen erősségű. Így egy komplex, elemző algoritmus segítségével az elektronika megállapítja azt, hogy egyáltalán melyik légszákot, légszákokat nyissa ki. Az Euro NCAP ütközéstesztjének körülményei között (ütközés 64 km/h sebesség mellett), mintegy 15 milliszekundummal korábban számította ki a rendszer az előbb említett ütközésszámolókat az új zajérzékelő jelei alapján a hagyományos érzékelőkével szemben.

