

A BMW baleseti telegramja

Egy baleset esetén, amely során egy vagy több aktuátor is aktivizálódik az autóban, erről egy bejegyzés tárolódik el egy nem törölhető tárolóban. Három ilyen bejegyzés után egy nem törölhető hibabejegyzés tárolódik a hibatárolóban, utalva arra, hogy a biztonsági modult cserélni kell. Ez a három bejegyzés egy baleset folyamán is eltárolódhat. Mindegyik bejegyzéshez tartozik egy rendszer-ide is. A vezérlőegység 3 bejegyzés után is gyújtóképes. A bejegyzések nem törölhetők és a későbbi műszerdiagnosztikát szolgálják. Összesen 3 bejegyzést lehet tárolni, majd a vezérlőegységet cserélni kell.

A vészfunkciók országfüggők, és a BMW ASSIST infrastruktúrával rendelkező országok ügyfeleinek állnak a rendelkezésére. Ez azt jelenti, hogy elérhetőnek kell lennie egy megfelelő szervizszolgáltatónak, call centerrel. A vészhívás másik előfeltétele a tele-



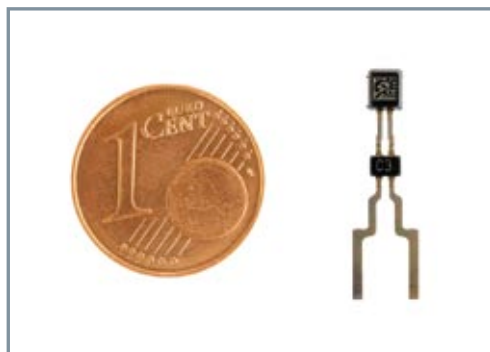
fonhálózat. További feltételek az SA 609 professzionális navigációs rendszer, az SA 633 Business mobiltelefon-előkészí-

tés és az SA 612 BMW ASSIST. Az SA 609 és az SA 633 a vészfunkciók műszaki előfeltételeit képezik. A BMW ASSIST

Új, sorozatban gyártott sebességérzékelők a Continentaltól

A Continental megkezdte mini sebességérzékelőjének sorozatgyártását. Az autópárizi beszállító szakemberei 3 év alatt fejlesztették ki a keréksebesség-érzékelők új generációját. Az érzékelő jellegzetessége, hogy minden funkcionális komponens, mint az AMR-híd, az ASIC és a mágnes egy mindössze 3,2 mm átmérőjű házba lett integrálva. A kis méretek ellenére az érzékelő fejét könnyen hozzá lehet igazítani bármilyen alkalmazás külső formájához, műanyag befecskendezési eljárással. Az új érzékelő kis mérete nagy rugalmasságot biztosít az autógyártóknak a beépítés helye szempontjából. Az érzékelő azért lesz beszerelve az autókba, hogy megbízható adatokat szolgáltatson a vezetési körülményekről a fékrendszer, a váltó vezérlőegysége és az elektromos szervokormány számára. Hozzájárul a tüzelőanyag-takarékos és biztonságos vezetési stílushoz is.

A legnehezebb fejlesztési kihívás a szigorú technológiai követelményeknek való megfelelés volt, miközben figyelni kellett a méretcsökkentésre, a robusztusság növelésére és a költségek alacsonyan tartására. A műszaki dizájn és a piaci helyzet alapos vizsgálata után a Continental úgy döntött, hogy házon belül folytatja a fejlesztést és a gyártást. Az érzékelő rendelkezik egy speciális tesztmóddal is, amely ellenőrzi többek között azt is, hogy az érzékelőt a megfelelő helyre szerelték-e be az autóba.



A mini sebességérzékelő az olcsó autók (LCV, vagyis Low Cost Vehicle) piacán is fontos szerepet játszik. Nemcsak a fejlődő piacokon (Brazília, Oroszország, India és Kína) nő ugyanis az igény az elérhető árú autók iránt, hanem Nyugat-Európa, az Egyesült Államok és Japán autózvezetői is olcsó kisautókat szeretnének, melyek kevesebb tüzelőanyagot fogyasztanak. Ez nagy kihívás elé állítja az autópárt, hogy olcsóbb és könnyebb komponenseket gyártsanak.

Mentőkártya a Subarunál

Az Audi, a Volkswagen és a Toyota példáját követve a Subaru németországi importőre is ún. mentőkártyát ad az új autókhoz. A kártya az ADAC német autókлуб ajánlott követelménye, és a balesetet szenvedők gyors és a mentő számára is veszélytelen mentéséhez nyújt segítséget. A kártyának tartalmaznia kell a márkát, a típust és a karosszériavariáns pontos megnevezését, a karosszériatörölőket, az optimális metszéspontokat és metszéspontokat, a légzsákokat, az övfeszítők, a gázgenerátorokat, az üzemanyagtartályt, az akkumulátorokat és a hibrid részegységek pontos helyét, fényképekkel együtt.

A légzsákok frontális ütközés esetén akkor nyílnak ki, ha az ütközési szög max. 30 fok az autó hossz tengelyéhez viszonyítva – ez megegyezik egy szilárd falal való, 20-25 km/h sebességű frontális ütközésnek. Ha az ütközési szög 30 foknál nagyobb, akkor az ütközés már oldalirányú ütközésnek minősül, és a megfelelő oldali oldallégzsák aktiválódik (amennyiben az autóban van ilyen). A Subaru-típusok esetén két ütközésérzékelő található az első kerékjárat ívben,