

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 rendszeridő is. A vezérlőegység 3 bejegyzés után is gyűjtőképes. A bejegyzések nem törölhetők és a későbbi műszerdiagnosztikát szolgálják. Összesen 3 bejegyzést lehet tárolni, majd a vezérlőegységet cserélni kell.

A vészfunkciók országfügghők, 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-



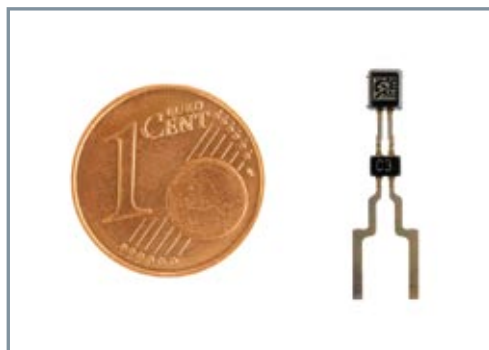
fonhálózat. További feltételek az SA 609 professzionális navigációs rendszer, az SA 633 Business mobiltelefon-előkészí-

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 autóiipari beszállító szakemberei 3 év alatt fejlesztették ki a keréksebesség-érzékelők új generációját. Az érzékelő jellegzetessége, hogy minden funkcionális komponens, mint az AMR-hid, 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 autózéretői is olcsó kisautókat szeretnének, melyek kevesebb tüzelőanyagot fogyasztanak. Ez nagy kihívás elé állítja az autóiipart, 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 típusot és a karosszériavariáns pontos megnevezését, a karosszériaerősítések, az optimális metszéspontok és metszéspontvonalak, a légszákot, az övfeszítőt, a gázgenerátorokat, az üzemanyagtartályt, az akkumulátorokat és a hibrid részegységek pontos helyét, fényképekkel együtt.

A légszákok 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 oldallégszák aktivizálódik (amennyiben az autóban van ilyen). A Subaru-típusok esetén két ütközésérzékelő található az első kerékjáratiban,

révén egy manuális és egy automatikus vészívási funkció áll a vezető rendelkezésére. Függetlenül attól, hogy a vezető rendelt-e telefont vagy nem, minden autó rendelkezik egy TCU telematikus vezérlőegységgel, egy telematikus antennával, egy vészantennával, továbbá egy GPS-antennával a helyzetmeghatározáshoz.

A manuális vészívást azok az autózvezetők indíthatják, akik egy baleset helyszínén vannak, de a balesetnek nem részesei. A tető funkcióközpontjában található a vészívó gomb, amely közvetlenül össze van kötve a TCU-val. A vészívó gomb benyomásával verbális összeköttetés létesíthető az ügyfélszolgálattal. Ezt egy villogó LED jelzi a kapcsolón.

Megfelelően súlyos ütközés esetén a biztonsági baleseti modul egy baleseti telegramot küld a TCU-nak. A TCU automatikusan kiküld egy vészívást, amely tartalmazza az autó helyzetét is. Ezzel párhuzamosan megpróbálnak verbális kapcsolatot létesíteni az utasokkal, hogy

további információkat kapjanak a balesetről (a baleset súlyossága, a sérültek száma), így a további mentést is meg lehet szervezni.

Azoknál az autóknaál, melyek rendelkeznek BMW ASSIST funkcióval, létezik egy új funkció is: az ACCN, vagyis a fejlett, automata ütközésfelismerő. Elérhetősége függ a műszaki előfeltételektől, fokozatosan vezet be. Az ACCN már elérhető a következő országokban: Németország, Ausztria, Olaszország, Franciaország, USA, Kanada. Az ACCN az automatikus vészívás kibővítése. Különlegessége, hogy egy algoritmus segítségével kiszámítja a sérülési kockázatot is. A vészívás több specifikus információt tartalmaz a balesetről, a call center így pontos információkkal rendelkezik a balesetről és a sérülési kockázatról, amit közöl a mentőállomással. A mentőállomás így megteheti a megfelelő mentési intézkedéseket.

Áramot termel az autótető

A Webasto cég már mintegy 20 éve gyárt napelemeket autók tolotetőihez. Ezek használható felülete és az előállított elektromos teljesítmény azonban eddig relatív alacsony volt. Ezért a kabriótető- és autóklima-specialista vállalat a szeptemberi Frankfurti Autószalonon bemutatott egy napelemet, amely a teljes autótetőt befedi. A modul a napfényt elektromos árammá alakítja át, amely az autóban többfajta feladat ellátására felhasználható. Közvetlen felhasználási formaként szóba jöhet az álló helyzeti szellőzés is. Így az autó parkoláskor 50%-kal kisebb mértékben melegszik fel, tehát a klímaberendezésnek kisebb mértékben kell hűtenie, vagyis a tüzelőanyag-fogyasztás is csökken. Az előállított áram – elsősorban hibrid és villamos autók esetén – eltárolható egy akkumulátorban is. A Webasto szerint a CO₂-kibocsátás is csökken, átlagosan 6 g/km-rel.



és további biztonsági érzékelők vannak az elektronikus légzsákvezérlő egységben. A fejlgzsákkal felszerelt autókban a B- és C-oszlopok környékén is vannak érzékelők.

Egyes Subaru-típusoknál mindegyik érzékelő a légzsák vezérlőegységében van. Az érzékelők tömegtehetetlenség által vezérelt, mechanikus vagy elektromechanikus

érezkelők, melyek egy elektronikus vezérlőegységen keresztül aktiválják a légzsákokat. A vezető- és utasoldali légzsákok még nagy erejű oldalütközésnél, hátulról történő ütközéskor és a hossz tengelyen való átfordulásakor sem nyílnak ki, mivel ezekben az esetekben nem nyújtanak védelmet. Ha egy baleset során a légzsák nem aktiválódik, a következőket kell tenni:

- a gyújtást kikapcsolni,
- mindkét akkusart le- vagy szétválasztani,
- elkerülni, hogy megsérüljön a légzsákmódul a kormányon vagy a műszerfalon,
- elkerülni a hőbehatást a kormány és a műszerfalborítás körül – a gázgenerátor kb. 200 °C-os hőmérséklete a légzsák aktiválásához vezet, még akkor is, ha az akkumulátort lecsatlakoztattuk,
- ha a mentés során mozgatnak egyes alkatrészeket vagy szétválasztanak egyes elektromos vezetékeket, nem zárható ki, hogy a légzsák aktiválódik – a mentési munkálatok során a legnagyobb elővigyázatossággal kell eljárni a vezető- és az utasoldali ülés területén, vagyis kerülniük el fejünkkel és felsőtestünkkel a légzsák működési területét.

