

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 telematikuss vezérlőegységgel, egy telematikuss antennával, egy vészantennával, továbbá egy GPS-antennával a helyzetmeghatározáshoz.

A manuális vészívást azok az autóvezetők 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 autóknál, melyek rendelkeznek BMW ASSIST funkcióval, létezik egy új funkció is: az ACCN, vagyis a fejlett, automata ütközésfelismerő. Elérhetősége függ a műszaki előfeltételektől, fokozatosan vezetik 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 tolétfőihez. 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 fejlégzsákkal 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

érezékelők, melyek egy elektronikus vezérlőegységen keresztül aktiválják a légzsákot. 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 akkumulátort 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 kerüljük el fejünkkel és felsőtestünkkel a légzsák működési területét.

