

Wizja bezkolizyjnej motoryzacji



W DNIU 13 PAŹDZIERNIKA 2015 ROKU W WARSZAWSKIM HOTELU ODBYŁA SIĘ KONFERENCJA FIRMY CONTINENTAL, NA KTÓREJ OGŁOSZONO PROGRAM CAŁKOWITEGO WYELIMINOWANIA WYPADKÓW DROGOWYCH W UE DO 2025 ROKU

To niezwykle ambitne założenie, któremu poświęcono pierwszą część warszawskiej konferencji, ma być zrealizowane poprzez powszechne wprowadzenie do ruchu drogowego szerokiej gamy zautomatyzowanych systemów wspomagających, wyręczających, a nawet zastępujących kierowców.

Z przytoczonych przez specjalistów Continentala statystyk wynika, iż w 76% wypadków winę za kolizję ponosi właśnie kierowca, a aż 95% wszystkich wypadków jest wynikiem błędu człowieka. Jak dość pragmatycznie zauważono, kolizje te nie tylko pochłaniają 25 tysięcy ofiar w całej Unii Europejskiej, ale generują także olbrzymie koszty związane z naprawami, usuwaniem szkód czy wyptacaniem odszkodowań. Remedium na tę sytuację mają być między innymi sensory (boczne i wzdłużne) wykrywające zagrożenia na drogach i w ich sąsiedztwie, radary rozpoznające obiekty, a także systemy wspomagające kierowców w wykonywaniu

różnych ryzykownych manewrów, w tym również parkowania. Efekt docelowy to zero wypadków, śladowe zużycie paliwa i całkowicie bezstresowe prowadzenie pojazdu. To nie fantazje, lecz konkretne, całkiem realne zadania. Z technicznego punktu widzenia, większość niezbędnych rozwiązań już istnieje. Obecnie głównym wyzwaniem jest poprawa wzajemnej współpracy poszczególnych technologii.

„Automatyzacja nadchodzi wielkimi krokami” – stwierdzono w konkluzji pierwszej części konferencji, podkreślając przy tym, iż ten nowy trend będzie korzystny zarówno dla konsumentów (użytkowników pojazdów i innych uczestników ruchu drogowego), jak i producentów samochodów oraz jednośladów.

Doskonałym przykładem tego trendu mogą być działania firmy Continental. Już dziś wykorzystuje ona technologie, mające za kilka lat towarzyszyć kierowcom na co dzień. Obecnie Continental zajmuje drugie miejsce na świecie na liście wiodą-

cych dostawców oryginalnego wyposażenia. Jego rekordowe nakłady na badania i rozwój wyniosły w latach 2013 i 2014 odpowiednio około 800 i 724 mln euro. Inwestycje te obejmują m.in. rozwój: automatycznego systemu testowania skuteczności hamowania (AIBA), konfiguratora ContiLifeCycle oraz firmowe Centrum Zaawansowanych Technologii.

Obecnie około 72% wartości sprzedaży firmy Continental generują działy niezwiązane z produkcją opon, czyli zajmujące się układami napędowymi, wnętrzami pojazdów, ich podwoziami i bezpieczeństwem eksploatacji. Odrębną specjalizację rozwija ContiTech. Tylko nad rozwojem oprogramowania w całej firmie Continental pracuje obecnie około 11 000 profesjonalistów.

Drugą część obrad poświęcono aktualnej sytuacji na rynku ogumienia. Nie jest ona łatwa, ponieważ znaczne spadki sprzedaży opon odnotowano w całej Europie, a w Polsce bilans handlowy wypadła jeszcze gorzej. Znaleźliśmy się też w gronie nielicznych państw, w których dominuje popyt na tzw. „opony budżetowe” o stosunkowo niskich cenach i jakości, co wyraźnie kontrastuje ze statystykami sprzedaży dotyczącymi rynków zachodnich.

Mało wybredne preferencje polskich nabywców opon nie satysfakcjonują też twórców produktów marki Continental, których jakość oraz innowacyjność jest gdzie indziej doceniana i nagradzana prestiżowymi wyróżnieniami. Firma została uznana m.in. „Producetem Opon Roku 2014”, a jej opony zwyciężają w wielu testach motoryzacyjnych. Do najnowszych osiągnięć tej marki należą też takie rewolucyjne projekty, jak wytwarzanie gumy do produkcji opon z mniszka lekarskiego.

Badania zachowań konsumentów uwidoczniły także, że najszybciej rozwijającym się kanałem dystrybucji opon jest handel internetowy. I to on, niewątpliwie, będzie dominującym modelem dokonywania zakupów w przyszłości.

Przemysław Krzczanowicz



Sprawny układ hamulcowy to jeden z podstawowych elementów zapewniających bezpieczeństwo na drodze. Niestety, wielu użytkowników starszych samochodów zaniedbuje systematyczną kontrolę jego stanu technicznego.

KLOCKI HAMULCOWE **FIRST** Wysoka jakość za przystępną cenę

Powód jest prosty, spadająca wartość pojazdu w stosunku do kosztów części i robocizny. W Polsce może dotyczyć to ponad 3/4 zarejestrowanych samochodów osobowych, ich średni wiek przekracza 8 lat. Z dobrym rozwiązaniem przychodzi firma Valeo oferująca linię First. Jej gama została poszerzona o klocki hamulcowe, których 300 referencji pokrywa ponad 80 proc. samochodów jeżdżących po polskich drogach. Klocki hamulcowe First charakteryzują się zarówno przystępną ceną, jak i wysoką jakością wykonania. Spełniają wszystkie wymagane normy homologacyjne, w tym standard jakościowy ECE R90. Niemniej istotnym czynnikiem jest rodzaj mieszanki użytej na okładzinę cierną. Jak wiemy nie ma mieszanek idealnie spełniających wszystkie wymagania.

Czego innego wymagamy od klocków używanych w ekstremalnych warunkach sportowych, a czego innego w zwykłej miejskiej eksploatacji. Przykładowo mieszanka o sportowej charakterystyce doskonale zachowuje się przy hamowaniu z dużych prędkości, ale jest stosunkowo mało komfortowa przy jeździe w ruchu miejskim, ponieważ trudniejsze jest precyzyjne dozowanie małych sił hamowania.

Odpowiedni dobór składników na mieszankę cierną klocków Valeo First zapewnia zarówno duży poziom komfortu przy częstym hamowaniu w ruchu miejskim, jak i bezpieczeństwo przy prędkościach autostradowych.

Dla użytkownika samochodu istotna jest też odpowiednia trwałość klocków. Moż-

na oczywiście zaprojektować okładzinę o bardzo dużej odporności na ścieranie, ale może ona powodować piski, szybkie zużycie tarcz oraz trudności w precyzyjnym dozowaniu siły hamowania. Tutaj też konstruktorom z firmy Valeo udało się osiągnąć rozsądny kompromis między parametrami eksploatacyjnymi, a trwałością. Produkty Valeo First są więc gwarancją komfortowej i co najważniejsze bezpiecznej eksploatacji pojazdu bez ponoszenia wysokich nakładów ekonomicznych.