

Lehdistötiedote

VOLVO NÄYTTÄÄ TIETÄ TULEVAISUUDEN TURVALLISUUSTYÖLLE

Volvo FH16 ei ole vain voimakkain ja mukavin Volvon koskaan rakentamista kuorma-autoista vaan myös turvallisim. Volvo FH16:ssa on joukko turvallisuutta parantavia teknisiä uutuuksia, jotka otetaan nyt käyttöön myös muissa Volvo-FH- ja FM -malleissa. Uuden tekniikan myötä Volvo antaa vihjeen tulevasta turvallisuuteen liittyvistä järjestelmistään, joiden avulla parannetaan liikenneturvallisuutta.

Yksi tärkeistä uutuuksista on tutkaohjattu vakionopeudensäädin ACC (Adaptive Cruise Control). ACC toimii kuten tavanomainen vakionopeudensäädin eli pyrkii säilyttämään valitun ajonopeuden. Tämän lisäksi ACC pyrkii säilyttämään turvavälin edellä kulkevaan ajoneuvoon. Tämä tapahtuu doppler-tutkan avulla. Pitkistä ajovuoroista vilkkaasti liikennöidyillä moottoriteilla tulee vähemmän väsyttäviä ja turvallisuus kasvaa.

- Ihmissilmä on huono arvioimaan etäisyyttä edessä hitaammin liikkuvaan ajoneuvoon. Doppler-tutka osaa kuitenkin juuri tämän hyvin ja säätää automaattisesti ajoneuvon vauhtia turvavälin säilyttämiseksi, kertoo Claes Avedal Volvon onnettomuuksien tutkintalautakunnasta.
- Tutkaohjatun ACC:n edut tavalliseen vakionopeudensäätimeen verrattuna näkyvät varsinkin vilkasliikenteisillä moottoriteilla.

Säätää nopeutta

ACC käyttää moottorin ohjausyksikköä ja kaikkia lisäjarruja nopeuden säätämiseen. Mikäli kuorma-auto lähestyy edellä kulkevaa nopeammin kuin mitä hidastin ja moottorijarru pystyvät jarruttamaan, järjestelmä hälyttää kuljettajaa ääni- ja valomerkein ja kuljettaja käyttää pyöräjarruja.

Myös elektronisesti ohjatuissa EBS-levyjarruissa on uusia toimintoja Volvo FH- ja FM-malleissa. Brake Assistant -toiminto auttaa kuljettajaa voimakkaissa jarrutuksissa. Hätäjarrutuksissa kuljettaja painaa usein jarrupoljinta nopeasti ja kovaa, minkä jälkeen hän keventää jarrutusta. Brake Assistant havaitsee hätäjarrutuksen ja pitää huolen maksimaalisesta tehosta, vaikka kuljettaja välillä keventäisikin poljinta. Näin hidastus on tehokkainta ja mahdollinen kolari voidaan ehkä välttää. Ja tehokas vauhdin alentaminen on joka tapauksessa tärkeää, vaikka onnettomuus tapahtuisikin.

- Vauhdin alentaminen on todella tärkeää, vaikka joutuisikin kolariin, sillä vauhdin kasvaessa liike-energia ja siten törmäysvoima lisääntyvät toiseen potenssiin. Kun nopeus puolitetaan, törmäysvoima alentuu neljännekseen, Claes Avedal sanoo.

Brake Blending - jarrujen yhteistoiminto (pyöräjarrut, hidastin ja/tai moottorijarru) - on päivityksen ansiosta entistä tehokkaampi ja mukavampi. EBS-järjestelmässä on myös paremmat diagnoositoiminnot, joiden avulla jarrujärjestelmän kuntoa seurataan jatkuvasti.

ESP useampiin malleihin

ESP-vakausjärjestelmällä täydennetyt EBS-jarrut saa nyt aikaisempaa useampaan akseliyhdistelmään, nimittäin 4x2 vetoauton lisäksi myös vetoautoihin 6x2 ja 6x4. ESP-järjestelmä vähentää ns. linkkuveitsi-ilmiön ja mutkassa ulosajon riskejä ja helpottaa liukkaalla kelillä ajamista.

- Kaikki ESP-järjestelmän toimivuutta todellisissa tilanteissa kokeilleet sanovat, että vakausjärjestelmä toimii kriisitilanteissa tehokkaasti ja sen avulla voi todella välttyä täydellisiltä katastrofeilta, Claes Avedal kertoo.

Mutta kuljettajan pitäminen keskittyneenä ja virkeänä on vähintäänkin yhtä tärkeää kuin sellaiset kehittyneet apuvälineet kuten ACC ja ESP. Tämä edellyttää kommunikointia kuljettajan ja ajoneuvon välillä sekä ergonomisesti suunniteltua kuljettajan työpaikkaa. Kuljettajan pitää pystyä suoriutumaan työstään hyvin aina vaan enemmän kuormitetussa tieverkostossa liikkuessaan.

- Turvallisuutta ajatellen kasvava liikenne asettaa niin kuljettajalle kuin ajoneuvolle entistä suurempia vaatimuksia. Mikäli 25,25 metrin ajoneuvoyhdistelmät sallittaisiin kaikkialla EU:n alueella, liikenteessä olevien ajoneuvojen määrä laskisi, mikä puolestaan parantaisi maatieliikenteen turvallisuutta, Claes Avedal sanoo.

Eteenpäin siirretty alleajosuojaja

Tulevaisuudessa Volvo jatkaa sekä aktiivisten ja passiivisten turvallisuusjärjestelmiensä kehittämistä tavoitteenaan yksi yhteinen integroitu järjestelmä, joka tulee vähentämään liikenteessä menehtyneiden ja loukkaantuneiden määrää. Tulevaisuuden ACC todennäköisesti aktivoi ajoneuvon pyöräjarrut ja hoitaa hätäjarrutuksen tilanteissa, joissa kolari on väistämätön. Volvo tutkii myös mahdollisuuksia parantaa nykyistä etualleajosuojaa, jonka tehtävänä on suojata henkilöautoja nokkakolareissa kuorma-auton kanssa.

- Mikäli etualleajosuojaa koskevia määräyksiä muutettaisiin niin, että sitä voitaisiin siirtää eteenpäin, henkiinjäämismahdollisuudet paranisivat suuremmilla nopeuksilla ajettaessa, Claes Avedal lopettaa.

Amsterdam lokakuussa 2003

Lisätietoja:

Volvo Kuorma- ja Linja-autot Oy Ab

Pontus Stenberg, puh.(09) 5079 254, GSM 0500-605 866

e-mail: pontus.stenberg@volvo.com