

Parkowanie z RS-4 na wstecznym

Czujniki parkowania na biegu wstecznym są montowane fabrycznie w samochodach wielu marek nie tylko luksusowych.

Rynek wtórny części i wyposażenia także oferuje wiele czujników cofania od różnych dostawców. Ich zasada działania jest mniej więcej taka sama, ale liczą się szczegóły, one to bowiem decydują, które z urządzeń pomagających kierowcy bezpiecznie wykonać manewr cofania jest warte zainteresowania i wydanych pieniędzy.

Strategiczne miejsce

W jakiej pozycji za kierownicą kierowca kontroluje odległość pomiędzy samochodem, a przeszkodą w trakcie cofania pojazdu? Proszę o chwilę zastanowienia. Oczywiście, ogląda się przez prawe ramię lub patrzy w lusterko wsteczne wewnętrzne. W obu przypadkach jego wzrok jest skierowany do tyłu. Gdzie zaś w samochodach instalowane są wyświetlacze informujące o odległości od przeszkody? No właśnie, niemal zawsze przed kierowcą – na desce rozdzielczej, lub w okolicy lusterka, czyli tam, gdzie montowane być nie powinny. To bardzo złe rozwiązanie, albowiem zmusza kierowcę do zmiany stylu jazdy na wstecznym biegu. Zamiast pomagać przeszkadza.

Montowanie wyświetlaczy na desce rozdzielczej jest nieuzasadnione nie tylko ze względów funkcjonalnych, ale także stylistycznych. Każdy dodatkowy gadżet psuje efekt pracy designerów, z auta czyniąc choinkę. Wyświetlacz to przecież nie ozdoba lecz detal użytkowy, który powinien się dobrze komponować w każdym wnętrzu.

Pomińmy jednak względy estetyczne jako drugorzędne. Najważniejsza jest przydatność urządzenia



Estetyczny wyświetlacz jest montowany w jedynym prawidłowym miejscu do tego przeznaczonym – w podsufitce nad tylną szybą na linii wzroku kierowcy.

w praktyce kierowcy.

Rozwiązanie dobrze przemyślane

Miałem okazję uczestniczyć w prezentacji czujnika cofania RS-4, takiego, jakie montuje się fabrycznie m.in. w Mercedesach, Porsche Cayenne, Chryslerach 300 C i Cadillacach. Jednym zdaniem – najwyższa półka, ale tym razem będąca w zasięgu ręki i portfela właściciela samochodu klasy popularnej. RS-4 są bowiem oferowane w serwisach Opla, Chevroleta, Hondy, Seaty, Forda, Toyoty.

Dlaczego ten właśnie czujnik warto rekomendować kierowcom i dlaczego jest nazywany czujnikiem 3 generacji?

To zasługa funkcjonalności urządzenia. Jak wiadomo, najprostsze rozwiązania są najlepsze, a tak jest właśnie w przypadku RS-4, którego wyświetlacz jest montowany w podsufitce nad tylnym oknem, czyli na linii wzroku kierowcy podczas cofania pojazdu. Wyświetlacz



Czytelny wyświetlacz. Pomarańczowe światło – uwaga, czerwone światło – stop.



wówczas widać doskonale w lusterku wstecznym a także w pozycji z odwróconą głową przez prawe ramię. Kładę nacisk na miejsce montażu w podsufitce i widoczność wyświetlacza, bo to jest najważniejsze. RS-4 ma ponadto ten atut, że na wyświetlaczu nie ma mało czytelnych cyferek. Zastąpiono je kolorowymi punktami świetlnymi wspomaganymi przez sygnał akustyczny.

Zdaniem Jerzego Pomianowskiego, znanego eksperta motoryzacyjnego, autora wielu książek o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, umieszczenie wyświetlacza na linii wzroku kierowcy jest rozwiązaniem najbardziej pożądanym.

Kolejne nowinki 3 generacji

Atutem RS-4 jest asymetryczny sposób rozchodzenia się fal. W konwencjonalnych czujkach pole widzenia wynosi 90 stopni. W RS-4 czujki widzą panoramicznie, bo w zakresie 160 stopni. Ma to znaczenie gdy jedna z czujek ulegnie uszkodzeniu mechanicznemu. W urządzeniach starego typu powstanie wówczas martwe pole, natomiast w RS-4 centralka automatycznie zwiększy pole widzenia pozostałych sprawnych czujek, tak że całe



Oczka czujek mają średnicę zaledwie 21 mm i bardzo wąski rant, co gwarantuje estetyczny efekt montażu.

urządzenie pozostanie nadal sprawne w 100 procentach.

Atutem RS-4 jest możliwość zwiększenia pola widzenia czujek wówczas, gdy w aucie zamontowano hak lub gdy koło zapasowe znajduje się za tylnym zderzakiem. Funkcja ta przyda się także amatorom tuningu zawieszania. W konstrukcjach konwencjonalnych w takich przypadkach dochodzi do zmniejszenia pola widzenia.

Zwiększenie pola, podobnie jak regulację napięcia sygnału akustycznego, można wykonać w serwisie dalerskim.

Tadeusz Gołąbek

Pierwszy na rynku czujnik parkowania o asymetrycznej strefie bezpieczeństwa. Dzięki silniejszemu sygnałowi środkowych czujników, kierowca nie jest wprowadzany w błąd podczas skrętu. Zewnętrzne czujniki nie informują o przeszkodach zbyt odległych, jedynie o faktycznym zagrożeniu, przeszkodzie.