



Eko - dinamično, varčno in varno

EKO - nov slog varčne vožnje je posledica močnega razvojnega tehnološkega skoka v avtomobilski tehnologiji, ki omogoča, da vozimo dinamično in varčno hkrati. Tako nemara najbolje opravimo z nekaterimi že skoraj ponarodelimi predsodki o okolju prijazni vožnji, ki naj bi bila počasna in nezanimiva.

→ Ko vžgem, grem!

Ogrevanje hladnega motorja na mestu (v prostem teku) ni potrebno: ko motor steče, lahko speljemo. Motor ogrejemo med vožnjo in sicer z vožnjo v nižjih motornih vrtljajih. Takoj, ko speljemo, prestavimo v višjo prestavo.

AMZS svetuje: ogrevanje motorja na mestu ni potrebno!

→ Prazno je potratno!

Najmočnejša »zaviralca« gibanja vozila sta zračni in kotalni upor. Velikost zračnega upora je odvisna od oblike vozila, ki je ne moremo poljubno spreminjati, lahko pa preprečimo, da bi po nepotrebem na njej prevažali pritrjene dodatne »zračne zavore« (strešni nosilci, strešni kovčki in podobno). Strešni nosilci povečajo porabo goriva za 0,7l, strešni kovčki za 1,5 l in kolesa, pritrjena na streho, za 2 l na 100 km. Pnevmatike (kotalni upor) so velik porabnik goriva. Že razlika med minimalnim in maksimalnim dovoljenim pritiskom v pnevmatikah je dovolj za občutno razliko v porabi goriva (razlika 0,5 bara povzroči za 5% večjo porabo goriva!). Za polovico manjši tlak od tistega, ki ga priporoči proizvajalec, pa porabo poveča za kar 40 %. **AMZS svetuje: tlak v pnevmatikah je treba preverjati redno, vsaj enkrat na dva meseca!**

→ Predvidevanje je mati modrosti

S pozornim spremljanjem prometa in aktivnim odzivanjem na dogodke okoli nas lahko vozimo bolj mirno, tekoče, varno in tudi bolj varčno, saj se izogibamo močnim zaviranjem in pospeševanjem. Tak način vožnje omogoča tudi boljšo prometno pretočnost.

AMZS svetuje: s pogledom, usmerjenim dovolj daleč naprej, vozimo bolj tekoče in varneje!

→ Varčno ne pomeni po polžje

Počasno pospeševanje do zelene hitrosti ni prava tehnika dinamično-varčne vožnje. Veliko moč motorja v nižjih prestavah je mogoče izkoristiti za bolj dinamično pospeševanje, ki skrajša čas, potreben za dosego zelene hitrosti.

AMZS svetuje: čas pospeševanja do izbrane hitrosti naj bo kratek!

→ Menjalnik je lahko hranilnik

Izbira primerne prestave in pravičnega trenutka za prestavljanje je ključno za

doseganje dinamično-varčne vožnje. Močan navor novih dizelskih motorjev narekuje prestavljanje v nižjih vrtljajih (v višjo prestavo lahko pri dizelskih motorjih prestavimo pri 2000 vrtljaji, pri bencinskih pa v nekoliko višjih – 2500 vrtljaji v minuti).

Med 50 in 70 km/h je že mogoče voziti v najvišji prestavi – 70 km/h v četrti prestavi pomeni 40% večjo porabo, kot če bi vozili v peti prestavi.

AMZS svetuje: izbrati pravo prestavo pomeni voziti z višjo prestavo vedno, ko lahko motor z majhnim naporom vzdržuje potrebno energijo za potisk-vlek vozila.

→ Česar ne rabim, je odveč

Nepotrebna krama v prtljajniku predstavlja težo, ki povečuje porabo goriva; 20 kg dodatnega tovora dvigne povprečno porabo goriva za 1%.

Tudi različne električne naprave naj ne bodo vključene po nepotrebem - če bi v vozilu vklopili vse električne porabnike hkrati, bi to zahtevalo približno 4 kW motorne moči!

AMZS svetuje: nepotrebne reči naj ostanejo doma, tovor, ki ga vozimo (tudi manjši kosi), pa morajo biti varno pritrjeni in pospravljeni.



Izdala in založila: Avto-moto zveza Slovenije
Dunajska 128, 1000 Ljubljana, zanj Matjaž Gaberšek
avtor: Andrej Brglez
oblikovanje: Sabina Košak
letno izdaje: 2007



ESC – Elektronski nadzor stabilnosti

(Electronic Stability Control)

→ Preventiva pred kurativo!

ESC sodi med tiste sodobne elektronske naprave, ki odpirajo novo poglavje varnosti v vožnji. Po desetletjih uspešnega razvoja in neštetihih potrditvah v resničnem življenju so postale pasivne varnostne naprave standardna oprema naših vozil (varnostni pasovi, vzglavniki in podobno) – zdaj je napočil čas, da se jim v naših vozilih pridružijo tudi AKTIVNI varnostni pripomočki! Taki, ki pomagajo preprečevati nesreče in ne »le« reševati oz. ublažiti težave ko do njih že pride. Med takimi napravami je na prvem mestu ESC!

→ Kako deluje

ESC je bil predstavljen leta 1995 in temelji na zavornem pripomočku ABS (Antilock Braking System) in sistemu TCS (Traction Control System).

ABS ob močnem zaviranju prepreči »blokado« koles, kar omogoča vodenje vozila v zeleno smer tudi v primeru, ko zaviramo na polno, TCS pa preprečuje, da bi se gnani kolesi pri pospeševanju zavrteli v prazno, kar povečuje vodljivost vozila med pospeševanjem. ESC združuje in nadgrajuje funkcijo obeh sistemov na način, da 25-krat na sekundo preverja, ali položaj volana ustreza dejanski smeri vožnje vozila. Ko vozilo s svojim prednjim ali zadnjim delom (podkrmljenje in prekrmljenje) zdrsne iz zelene smeri vožnje, ESC zazna kritično situacijo in aktivno – brez voznikovega posega – poseže v vožnjo tako, da z zaviranjem posameznih koles(!) pomaga vozilo vrniti v zeleno smer vožnje. Vozilo zavira samo in na način, ki vozniku sicer ni na voljo, saj lahko zavira le na eno, dve ali več koles – vedno pa le na tisto, ki pomaga vozilo vrniti v smer vožnje.

ABS in TCS pomagata ohraniti vodljivost pri vožnji naravnost, ESC pa povečuje stabilnost pri zavijanju (ovinkih).

→ Kdaj pride ESC prav

Vedno! Na vsaki poti namreč obstaja možnost zdrsa vozila. Vsaj 40 % nesreč je posledica zdrsa vozila. Raziskave so pokazale, da bi ESC lahko do 80 % zmanjšal število nesreč zaradi zdrsa vozila!

→ ESC ima lahko različna imena

Proizvajalci vozil uporabljajo različna imena za označitev svojega ESC sistema, nekaj najbolj pogostih je: ESP (Electronic Stabi-

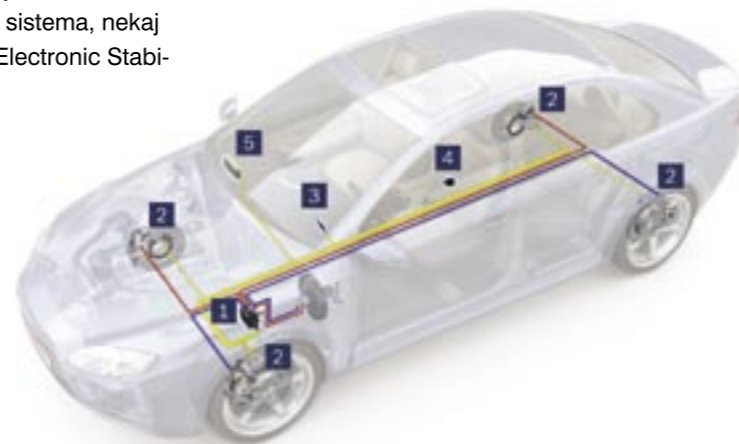
lity Programme), DSC (Dynamic Stability Control), VSA (Vehicle Stability Assist), VSC (Vehicle Stability Control).

→ Naj ima vaš naslednji avto ESC

ESC v vozilo ni mogoče vgraditi naknadno. AMZS zato svetuje, da ob nakupu vozila posebno pozornost namenite tudi varnostnemu sistemu ESC – vozilo, opremljeno s sistemom ESC, ne poveča le ravni varnosti med vožnjo, ampak tudi vrednost avta ob prodaji.



EKO + ESC



Sestavni deli ESC:

- 1: hidravlična in upravljalna enota
- 2: tipala za ugotavljanje hitrosti vrtenja koles
- 3: kot volana
- 4: tipalo prečnih pospeškov in žiroskop
- 5: komuniciranje z upravljalno enoto motorja

