



O AUTOMÓVEL DO FUTURO >> ELETRÔNICA QUE PROTEGE



FOTOS: DIVULGAÇÃO

Segurança requer integração

>Convergência é a palavra de ordem

Convergência. Essa é a palavra de ordem na indústria automobilística quando o assunto é segurança. Desde que o primeiro carro com cinto de segurança de série foi lançado pela Nash, em setembro de 1949, e a Volvo passou a equipar o sedã 850 com air bags, em 1991, os sistemas criados para proteger motorista e passageiros não pararam de evoluir.

“Sozinhos, os air bags, por exemplo, não melhoram necessariamente o nível geral de segurança. Este equipamento é parte de um todo que interage para assegurar a melhor absorção das forças de colisão num acidente”, diz Lenart Johansson, do departamento de Desenvolvimento de Produtos Interiores da Volvo.

Com a eletrônica cada vez mais presente nos veículos atuais, cresce também a interação entre os vários dispositivos de segurança, co-

mo freios ABS e controles de estabilidade e tração, entre outros.

Conforme Valdir de Souza, diretor-adjunto de Vendas e Marketing da Delphi, a área de segurança ativa, responsável por evitar que os acidentes aconteçam, é a que mais tem espaço para crescer. “Sensores laterais, frontais e traseiros vão identificar a aproximação de outros veículos e um cérebro eletrônico poderá impedir a ocorrência de acidentes, seja freando, diminuindo a velocidade ou até mesmo mudando o curso do carro sem a necessidade de interferência do motorista.”

Sistemas que interligam veículos e estradas também já são realidade em países como o Japão. “Em caso de acidente os softwares das vias podem avisar a polícia e o hospital mais próximo”, diz o engenheiro Ricardo Takahira, da Magneti Marelli. **(T.O.)**



Infravermelho para visão noturna, carroceria com zonas de deformação e sensores: inovações que salvam



Sistemas inteligentes integram ABS e ESP

Cada vez mais interligados, os dispositivos atuam antes, durante e depois de acidentes para minimizar o risco de lesões em pedestres e passageiros. Os sistemas da Bosch, por exemplo, promovem a interação entre recursos como ABS e ESP, entre outros. Em dois anos a empresa pretende lançar o Secondary Collision Mitigation (SCM), que usa os sensores dos air bags para determinar a ocorrência de colisões. Em emergências, um sinal é enviado ao ESP e ao ABS para evitar engavetamentos. Em vias movimentadas o SCM pode impedir que, após a primeira colisão, o carro bata em outro obstáculo.