

Система керування гальмівною системою при адаптивному круїз-контролі

Якщо адаптивний круїз-контроль реєструє скорочення дистанції до транспортного засобу що рухається попереду, то одного лише обмеження обертового моменту двигуна може виявитися недостатньо для потрібного вповільнення.

У цьому випадку, навіть якщо водій не натискає педаль гальма, блок керування антиблокувальною / протибуксовальною системою активує модулятор тиску й починає гальмування для досягнення потрібної величини вповільнення. При цьому вмикаються стоп-сигнали.

Наприкінці гальмування блок керування антиблокувальною / протибуксовальною системою поступово зменшує величину гальмівного моменту до нуля, що забезпечує плавність вповільнення. Якщо виникає необхідність у подальшому вповільненні, то вмикається попереджувальний зумер системи VSC, що сповіщає водія про те, що потрібно натиснути педаль гальма. Цей попереджувальний зумер використовується одночасно із зумером системи VSC. Ілюстрація принципу роботи гальмівної системи з адаптивним круїзом-контролем і використанням радіолокаційного далекоміра зображена на рис. 4.29.

Структурна схема гальмівної системи при включеному адаптивному круїз-контролі з радіолокаційним далекоміром представлена на рис. 4.30. Тиск гальмівної рідини, що нагнічується насосом модулятора, розподіляється по робочих циліндрах.

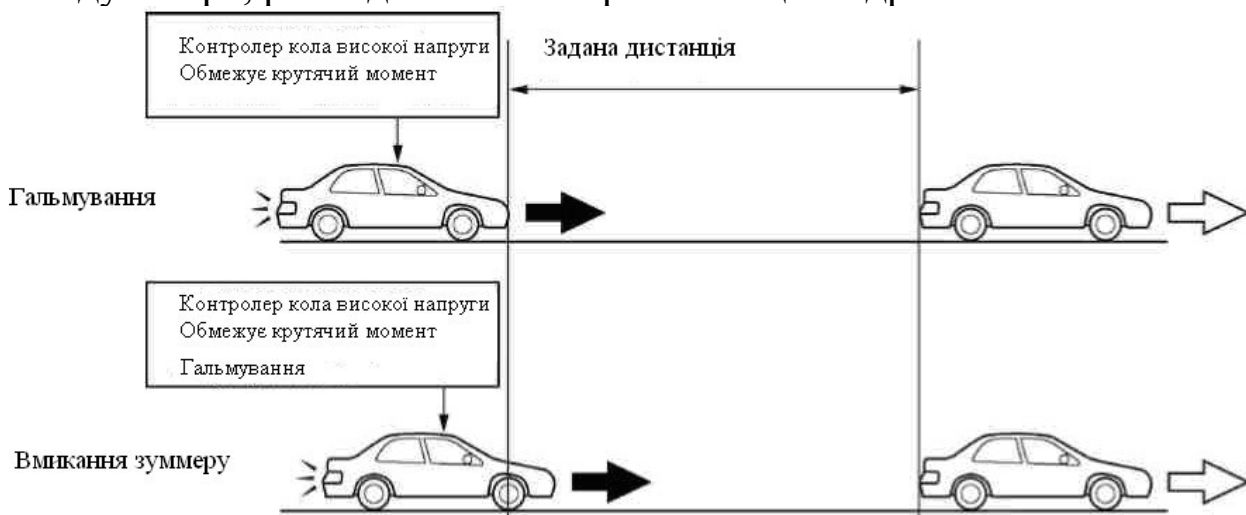


Рис. 4.29. Ілюстрація принципу роботи адаптивного круїз-контролю

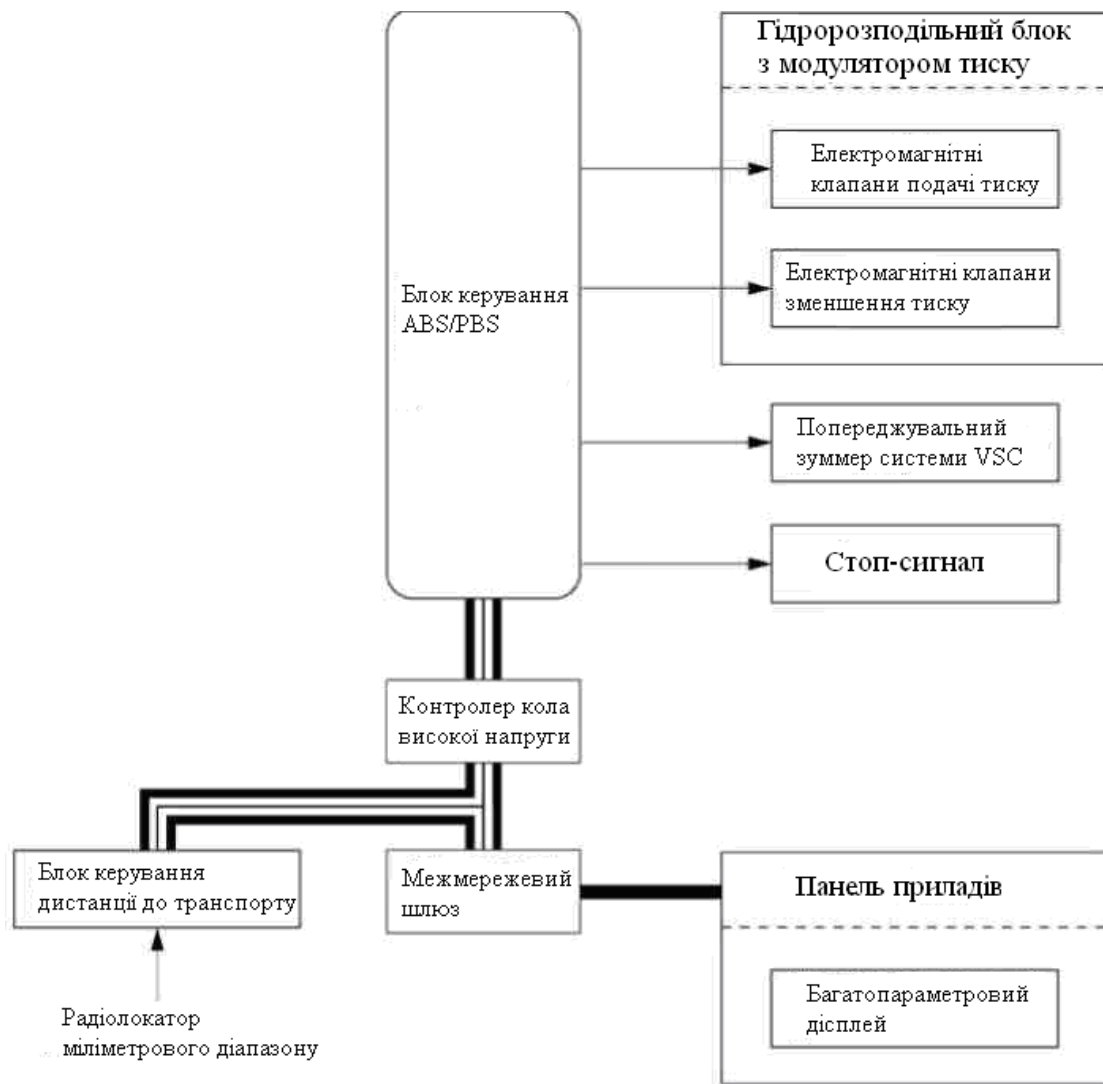


Рис. 4.30. Структурна схема гальмівної системи при включеному круїз- контролі з радіолокаційним далекоміром