

Distantskäivitus

Kes meist ei sooviks minna külmal talvehommikul juba sooja sõidukisse ja kohe liikuma hakata? Auto käivitamine distantsilt on muutunud tõeliseks mugavusvarustuseks.

PAUL LÕIV

FOTOD: AUTOR, SHUTTERSTOCK

Siiani on tuntud põhiliselt kahte tüüpi autode eelsoojendajaid:

1. auto kütusel töötavad põletiga vedelikusoojendid (Webasto, Eberspächer jt), kus autosse peidetud väike ahi põletab kütust ja sellest eralduva soojusega soojendab mootoris ja salongiradiaatoris asuvat jahutusvedelikku. Sisse lülitatud veepump ja salongiventilaator suunavad soojust ühtlaselt sõitjateruumi; 2. 220voldisest vooluvõrgust töötavad (Defa, Calix jt) soojendid. Need soojendavad mootori jahutusvedelikku sellesse asetatud spiraalelemendi abil, mis soojendab ühtlaselt kogu mootorit ja/või elektripuhuriga sõitjateruumi. Viimasel ajal on levima hakanud ka sõiduki mootori distantskäivitused, millest pikemalt allpool.

Igal eelsoojenduse tüübil on oma plusid ja miinused. Põletiga eelsoojendi võtab töötamiseks voolu auto akust ja lühikeste linnasõitudega ei suuda generaator akut uuesti täis laadida. Sellisel juhul tuleb vähemalt korra kuus akut laadijaga täis laadida, muidu võib ühel hetkel auto enam mitte käivituda. Isegi kui akut pidevalt laadida, mõjub seda tüüpi eelsoojendi auto akule surmavalt. Aku eluiga väheneb drastiliselt, sest tänapäeva akud ei kannata pooltühjalt kasutamist ja aku rikneb kiirelt.

Autonoomsel põletiga seadmel on miinuseks kõrge hind. Taimeriga seadmed algavad hinnaklassist 1500



eurot ja koos paigaldusega ja raadiopuldi ning GSM-juhtimismooduliga küünivad kuni 3000 euron. Vooluvõrgust töötavad seadmed on küll odavamad (kuni 1200 eurot), aga eeldavad seinapistiku olemasolu. Lisaks tuleb salongisoojenduse korral paigaldada salongi puhur, mis pole just kõige ilusam ese ja võtab ruumi.

Distantskäivitused on odavamad ja võimaldavad peale mootori soojenda-

➔ Äpi abil tekib täielik kontroll sõiduki üle nii iOS-i kui Androidiga seadmetega.

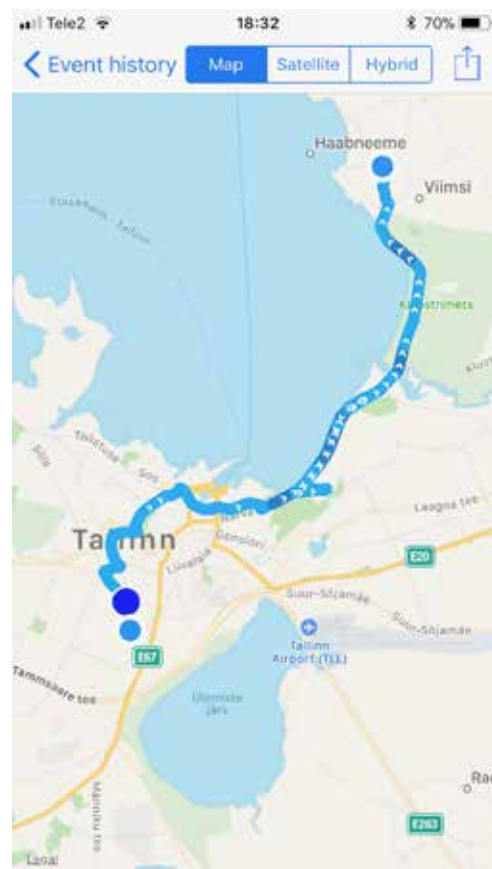
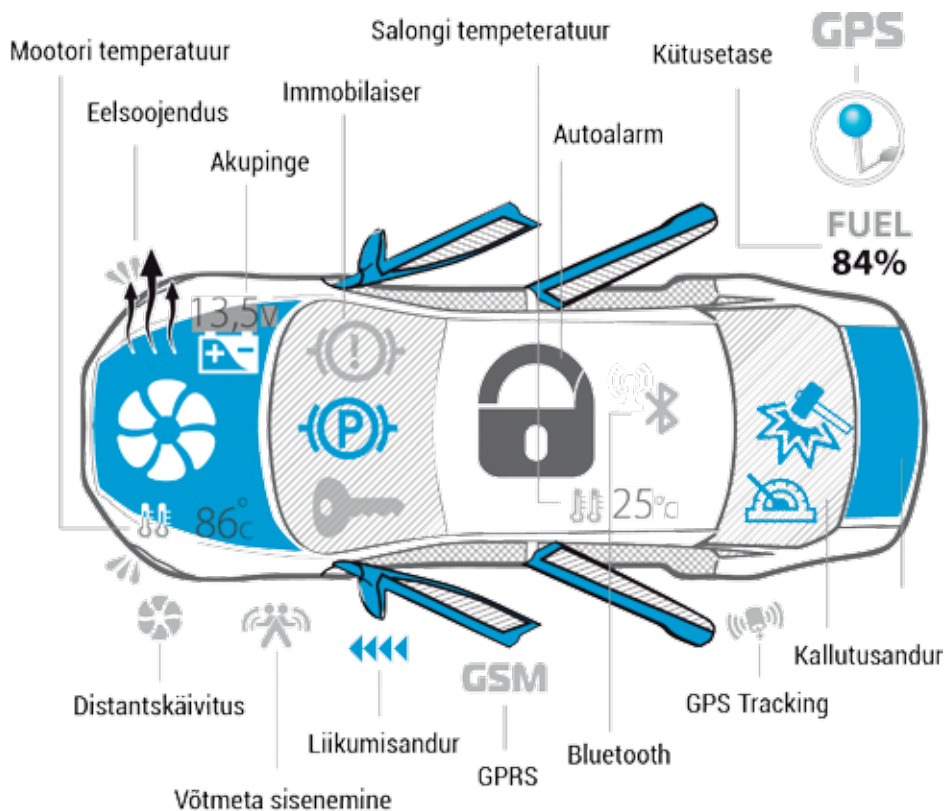


➔ Bluetooth TAG, mille abil saab uksi sulgeda ja avada nupuvajutusega. Samuti toimib see turvaelemendina, mille puudumisel auto ei käivitu.

mise talvel ka näiteks palaval suvepäeval salongi jahutada autot käivitades. Lisaks palju muid lisafunktsioone, millest räägime allpool. Miinuseks on mootori külmkäivitus. Nimelt kui teised eelsoojendid soojendavad olenevalt välistemperatuurist mootori enne käivitamist vähemalt 0 kraadini, siis distantskäivitus soojendab sõidukit mootori enda käivitamisega nagu tavakäivitusel ja erinevalt teistest eelsoojenditest ta külmal talvehommikul mootorit ei säästa.

Hea, aga halb

Distantskäivitused on tegelikult olemas olnud juba oma 20 aastat. Algsed mudelid olid tavalised raadiosignaali tööta- vad juhtimispuldiga seadmed, mis töötasid nagu tavaline autoalarm, kuid mil-



les lisakanal võimaldas mootorit käivitada. Puudus igasugune tagasiside ehk info selle kohta, kas sõiduk käivitus või mitte. Hiljem seadmeid täiustati, pultide tööraadiused suurenesid juba 200-500 meetrini ja ilmusid ka displeiga puldid, millelt sai infot auto oleku ja käivitumise kohta.

Probleemiks oli siiski manuaalkastiga autode käivitamise juhtimine ja tehase immobilaiserist mööda saamine. Manuaalkasti puhul tuli autost lahkudes teha kindlaid toiminguid nii, et süütevõtme eemaldamisel ja väljumisel jäi sõiduk veel tööle. Pärast autost lahkumist ja uste sulgemist suri mootor välja ning siis oli võimalik autot distantsilt käivitada. Kui keegi avas vahepeal auto ukse, siis lülitis käivitusfunktsioon välja. See tegi kasutamise tülikaks ja keeruliseks. Tehase immobilaiserist mööda hiilimiseks oli vajalik kas tehase võti või siis immobiliseri kiip autosse ära peita. See vähendas omakorda sõiduki turvalisust. Ühendamine oli keerukas ja nõudis väljaõppinud spetsialisti teadmisi.

Uued lahendused

Viimasel paaril aastal on ilmunud turule uus põlvkond seadmeid. Esimene ja suurem pluss oli see, et enam pole vaja peita autos võtit ehk kiipi, kus see võib olla vargale kergesti leitav. Tänapäevane käivitus õpib auto immobiliseri koodi ise ära

ja salvestab enda mällu. Koodi edastakse ainult distantskäivituse korral ja igasugune katse ilma originaalvõtmeta sõidu alustada lõpeb mootori seiskumisega. Tänapäevased seadmed liigituvad juhtimistüübi alusel kaheks. Esimesena nimetaks lihtsamaid käivitusi, mis aktiveeruvad auto tehasepuldil. Auto käivitus näiteks tehasepuldil keskluku sulgemisnuppu 3 korda vajutades. Miinuseks on tehasepuldil väike raadius. Nende hind algab koos paigaldusega 390 eurost. Peale käivitust töötab mootor etteantud arvu minuteid (tavaliselt 20 minutit) ja siis seiskub. Kogu mootori töötamise aja jäävad sõiduki ukseid lukustatuks ja isegi juhul, kui keegi löhub klaasi ja siseneb autosse, auto seiskub ja alarm käivitub. Halb on, et ka selle käivitusversiooni korral puudub otsene tagasiside. Ainult autot vaadates saab aru, kas sõiduk käivitus. Nimelt annab auto käivitusüsteem tulede vilgutamisega märku, mis seisus sõiduk on. Samas on see lihtsam ja odavam seade hakanud levima just oma hinna tõttu. Selle seadme tootjaid on maailmas mitmeid, aga meil Eestis on põhiliselt levinud Kanada tootja Fortini ja Venemaa tootja Pandora seadmed. Kuna kõikidele autodele pole siiani veel suudetud üks-üheselt toimivaid lahendusi teha ja Fortini ning Pandora tugi automarkidele on erinev, siis tuleb valik teha just oma

Pandora Pro äpi avaleht. Ülevaatlük info juba esilehel. Äpis on võimalik muuta taustavärvi, auto tüüpi ja kuju ning palju muud.

Pandora Pro võimaldab ainukesena teekonna salvestamist ning sõidukiiruse mugavat jälgimist.

sõidukist lähtuvalt. Kumb tootja suudab just teie sõidukile sobiva lihtsama lahenduse pakkuda, selle kasuks valik langeb. Soovi korral saab süsteemile lisada suurema tööraadiusega puldi, mis annab valgudiodidega märku auto staatusest.

Teiseks jõuame kaugkäivituse tippmudelini, mis on küll kallis, aga iga autoomaniku unistus.

Kallim mudel Pandora Pro on juhitav kas nutiseadme äpist või levi puudumise korral auto kõrval seistes telefonilt Bluetoothiga. Levi korral on võimalik sõidukit juhtida ükskõik millises maailma nurgast, olenemata juhi asukohast. Just nimelt JUHTIDA, mitte ainult käivitada. Lisaks käivitusele on võimalik sulgeda ja avada auto kesklukustus, blokeerida mootori töö, lülitada sisse ja välja tuled jne. Samuti on võimalik jälgida sise-, välis- ja mootori temperatuuri, kütusenäitu jne. Tänu GPS-moodulile salvestab seade kõik sõidud ja teekonna, tagades pideva ülevaate auto asukohast, uste sulgemised ja avamised, häired - ühesõnaga tagab täieliku kontrolli sõiduki üle.

Seadmes on mobiiloperaatori SIM-kaart ja vajalik on ainult mobiililevi olemasolu. Igakuine kulu mobiiloperaatorile jääb ülevalt vajadusest 1-3 euro vahele. Lisaks on kaasas tal minimaalsetik TAG-pult, mis näeb välja nagu



↑ Pandora Pro seadmel on tugi ka nutikelladele.

väike ripats võtmekimbus ja võimaldab tekitada *keyless*(võtmeta)-funktsiooni. Auto juurde saabudes avab pult ise kesk-luku ja lahkudes sulgeb ukseid ilma nupule vajutamata. Nagu öeldud, on seadmel ka Bluetooth ja auto põhikasutaja ühe nutiseadme saab ühendada ka selle abil. Juhuks kui mingil põhjusel peaks mobiililevi puuduma (maa-alune parkla vms), saab sõiduki ligidu-

ses olles autot juhtida Bluetoothi abil. Sellel käivitusviisil on ka täiuslikud alarmi ja immobilaiseri funktsioonid. On lisandurid (kallutus-, löögi-, ruumi- ja liikumisandur), kõikide andurite tundlikkust ja sisse-väljalülitamist saab juhtida nutiseadme. Kui aktiveerida immobilaiseri funktsioon, siis blokeeritakse mootori töö ja käivitamine on võimalik ainult Pandora TAG-võtme või Bluetoothiga

Ⓜ Pandora Pro äpi avaleht, kus on ülevaatlik info auto andurite ja staatuse kohta ning esmavajalikud juhtimisklahvid.

paaritatud nutiseadme vahendusel. Kuna tavapärase juhtimine töötab 3G-võrgu kaudu, siis kehvade levi korral on võimalik ka seadmele helistada ja juhtida teda otse klaviatuuri käskudega (DTMF-toonid).

Kasutamine

Kui see jutt tundus keeruline, siis kasutamine on lihtne. Hommikul hambaid pesema minnes käivitate auto nutiseadme ühe nupuvajutusega. Auto juurde jõudnud, avanevad ukseid lukust iseeneest. Istute sõidukisse ja olenevalt auto varustusest, sisestate võtme süütelukku või vajutate Start-Stop nuppu. Mootor jätkab tööd ja võite rahulikult sõitu alustada.

Artikli autoril on distantskäivitustega juba 26-aastane side. Esimesele sõidukile paigaldas lisakanaliga alarmi ja käivitusautomaatika oli täiesti oma käte töö. Järgmiste sõidukite jaoks sai Ühendriikidest tellitud juba erinevaid seadmeid, mis seal maal olid rohkem levinud. Ära sai proovitud erinevate tootjate erinevad mudelid, aga tõeline revolutsioon saabus alles nüüd, kui käivitamise ja sõiduki funktsioonide juhtimise kaugus ei sõltu enam puldi tööraadiusest. Lisainfoks neile, kes on tundlikud suvel auto kliimaseadme tulevase külma õhule – kui auto on eelnevalt käivitatud, on sõitma hakates salong juba piisavalt maha jahtunud ja kliimaseadme võib miinimumi peale keerata. Lisaks veel väike nipp, mille kasutamine jääb iga autoomaniku südametunnistusele – distantskäivitus võimaldab isegi elektroonilist parkimiskella edasi, st tagasi keerata: autot minutiks käima pannes nullitakse ka oma parkimiskell ja aeg hakkab jälle algusest jooksuma. **TM**