

Launch goło – system telematyczny z diagnostyką



PREZENTACJA PRODUKTÓW GOŁO ODBYŁA SIĘ 13 PAŹDZIERNIKA 2014 ROKU W SIEDZIBIE NOT W WARSZAWIE. BYŁA TO CZĘŚĆ „GOŁO ROAD SHOW” – PÓŹNIEJ DELEGACJA FIRMY LAUNCH POJECHAŁA DO PRAGI I BUDAPESZTU

Firma Launch wprowadza na rynek rozbudowany system telematyczny goło. Jego wyróżnikiem jest pełny monitoring wskazań czujników pojazdu i zdalna diagnostyka systemów pokładowych dla samochodów osobowych będących w ruchu.

Działanie systemu Launch goło

Platforma goło wymaga do pracy następujących elementów: wtyczki goło, smartfona z Androidem lub iOS-em z możliwością przesyłania danych, bezpłatnej aplikacji firmy Launch i umowy z warsztatem diagnostycznym lub inną firmą obsługującą dane. Odbiorcą informacji przesyłanych z auta może być

warsztat samochodowy, firma ubezpieczeniowa, wypożyczalnia lub dyspozytor floty pojazdów. Dane mogą być też gromadzone na serwerach goło i stamtąd – w całości lub wybiórczo, według zapotrzebowania i umowy – udostępniane określonym odbiorcom.

Fizycznie podstawą działania urządzenia goło jest wtyczka o niewielkich rozmiarach pozwalających zmieścić ją w dłoni i masie 26 g, którą wkłada się do gniazda diagnostycznego EOBD/OBD. Urządzenie to na bieżąco zbiera dane diagnostyczne pojazdu. W zależności od wersji – są już goło 1 i goło 3, a trwają prace nad goło 5 – odczytuje i zgłasza usterki EOBD, status i pozycję GPS, czyli



INTERFEJS
GOŁO 3

trasę przejazdu, prędkość, pozwala też skorzystać z funkcji alarmowych. Dodatkowo może służyć jako pokładowy hotspot sieci Wi-Fi.

Dla przeciętnego kierowcy system goło może być przydatny na co dzień, aby zasygnalizować pozostawienie otwartego auta, niedomkniętego okna lub włączonego światła, przekroczenie czasu jazdy albo prędkości maksymalnej. System wyposażony w czujnik GPS pozwoli odnaleźć pojazd na parkingu. Dostaniemy alarm na komórkę, jeżeli auto zostanie uruchomione bez naszego zezwolenia, zmieni swoją pozycję albo wyjedzie poza wcześniej zdefiniowany obszar, na przykład 15 kilometrów od centrum miasta.

Ale goło to nie tylko telematyka, lecz również dostęp do danych z czujników pojazdu. Auto wyposażone w to urządzenie pozwala rejestrować na bieżąco stan techniczny, przebieg pojazdu, a nawet styl jazdy kierowcy – poprzez monitoring i analizę przyspieszania, hamowania, prędkości, temperatury silnika i zużycia paliwa. Launch zakłada, że te funkcje będą szczególnie przydatne we flotach i w zakładach ubezpieczeniowych, które chociażby łatwo wyselekcjonują kierowców jeżdżących agresywnie. Goło przypomni o konieczności udania się do serwisu, a w razie wypadku przyda się jako „czarna skrzynka” z zapisanymi parametrami poprzedzającymi zdarzenie. Oczywiście kierowca na bieżąco będzie informowany o pojawiających się usterekach, zgłaszanych przez czujniki.

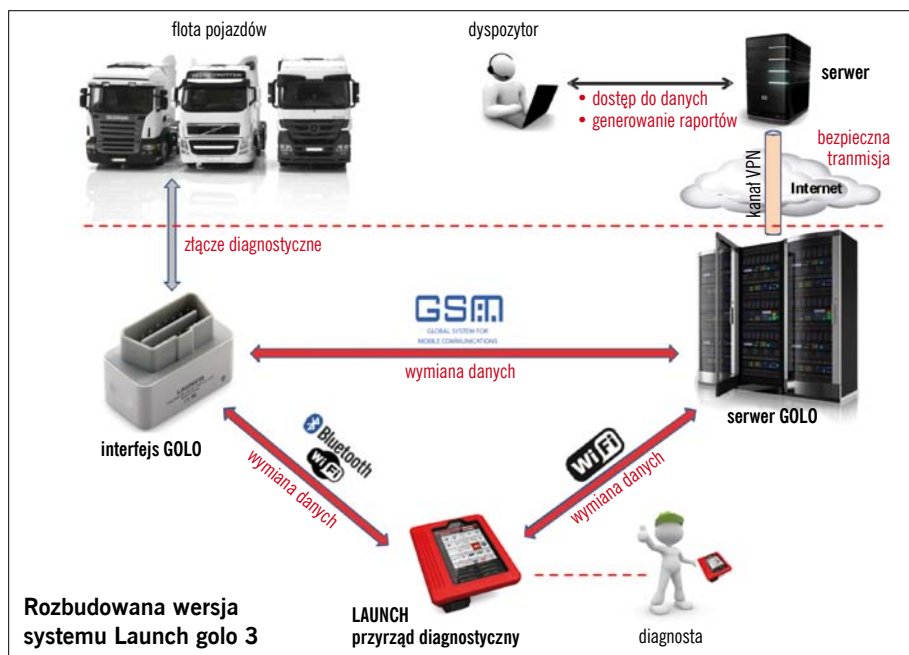
Obsługiwane są następujące marki samochodów: Alfa Romeo, Audi, BMW, Citroën, Chrysler, Daewoo (Chevrolet), Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Kia, Lancia, Landrover, Mazda, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Rover, Saab, Seat, Škoda, Smart, Ssangyong, Subaru, Suzuki, Toyota, Transporter (Sprinter, Vito, V-Klasse), Volkswagen, Volvo i pojazdy z systemami OBDII i EOBD.

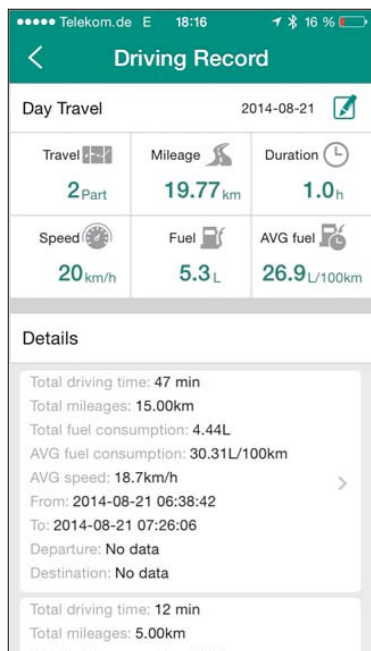
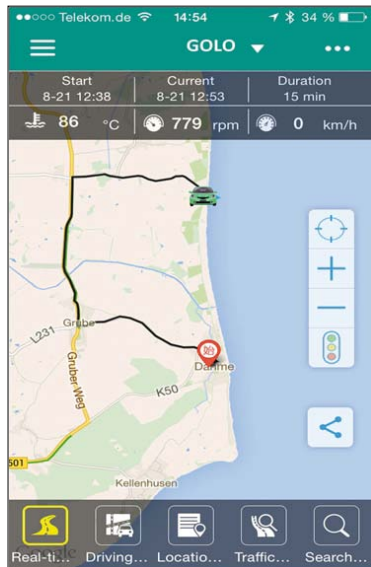
Golo a warsztaty

Urządzenie golo w samochodzie to również okazja dla warsztatów samochodowych, które mogą zaoferować właścicielowi pojazdu dodatkową usługę – analizę diagnostyczną na odległość. W wyniku analizy warsztat może doradzić kierowcy niezwłoczne odholowanie auta, ostrożną jazdę do najbliższego mechanika lub kontynuowanie podróży, jeśli zgłoszona usterka nie wpływa na stan techniczny pojazdu. Taki system „wczesnego ostrze-

gania” daje warsztatowi czas na sprawdzenie części niezbędnych do dokonania naprawy, zanim przyjedzie laweta.

– Golo będzie również przygotowane do zapisywania parametrów jednego lub kilku wybranych systemów. Pozwoli to na →



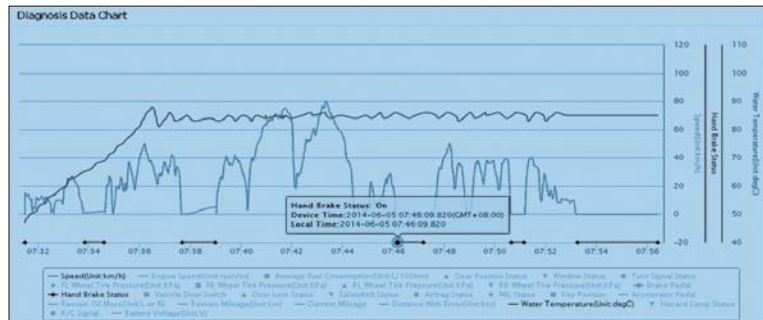


PODPIS WSPÓLNY LUB DWA ODZIELNE

dokładną analizę lub znalezienie przyczyn sporadycznej usterki auta – mówi „Autonaprawie” Leszek Waśniewski z Launch-Europe.

Launch przewiduje utworzenie w Polsce sieci 111 „warsztatów golo”. Celem tej sieci ma być bieżąca diagnostyka i obsługa klientów drogą telekomunikacyjną, wymiana doświadczeń na forum diagnostycznym i wzajemna pomoc klientom jeżdżącym po całym kraju.

Warsztatom do pracy będzie potrzebny tester X-431 Pro. Ma on wygląd tabletu, pracuje na Androidzie i zawiera oprogramowanie diagnostyczne do po-



PODPIS

nad 70 marek pojazdów z Europy, Azji i USA. Tester, po nawiązaniu połączenia telekomunikacyjnego z pojazdem wyposażonym we wtyczkę golo, pozwala na:

- ▶ identyfikację jednostki sterującej,
- ▶ odczyt parametrów bieżących,
- ▶ testy członów wykonawczych,
- ▶ odczyt i kasowanie kodów błędów,
- ▶ kasowanie inspekcji serwisowych,
- ▶ kodowanie i adaptacje.

Internetowa ingerencja mechanika, na przykład skasowanie na odległość kodu błędu, jest możliwa tylko na wniosek i za zgodą kierowcy prowadzącego auto wyposażone w system golo.

Waśniewski podkreśla zalety współpracy internetowej produktów Launch: – Urządzenia diagnostyczne Pro mogą się ze sobą komunikować. Jest to pomocne, gdy mechanik nie daje sobie rady z ustawką. Wówczas prosi kolegę, aby ten połączył się z jego urządzeniem Pro i przetestował problematyczne auto.

Alternatywą dla X-431 Pro jest czytnik błędów CRP-229. Jego podstawowe funkcje współpracy z golo to odczyt parametrów bieżących oraz odczyt i zdalne kasowanie na odległość kodów usterek. Czytnik obsługuje 41 marek pojazdów.

Ceny, koszty i terminy

Golo 1 właśnie wchodzi do sprzedaży na rynku brytyjskim, a w Polsce ma się pojawić w styczniu przyszłego roku. Cena końcowa nie powinna przekraczać 100 euro. Również w styczniu ma być dostępna europejska wersja rozbudowanego golo 3 z ceną ok. 150 euro, kolejny golo będzie miał numer 5. Na razie nie ma golo dla ciężarówek, ale Launch pracuje nad tym.

Dodatkowym kosztem użytkowania systemów golo są opłaty abonamentowe za transfer danych w sieci GSM.

W USA koszt przesyłu danych na potrzeby zakładów ubezpieczeniowych wynosi ok. 50 USD miesięcznie, w Europie mówi się o 30 euro miesięcznie. Golo może zbierać ogromne ilości danych – ze wszystkich czujników i z częstym próbkowaniem. Przesyłanie ich wszystkich na bieżąco jest praktycznie nieoptyczne i mogłoby szybko wyczerpać abonament na transfer. W związku z tym należy tak skonfigurować urządzenie, aby przesyłało na serwer tylko te dane, które rzeczywiście będą wymagane, na przykład przez firmę ubezpieczeniową.

Dla kogo system golo?

Obecny na konferencji przedstawiciel hurtowni motoryzacyjnej, z którym rozmawiałem w kularach, nie bardzo widział perspektywę dla systemu golo wśród nabywców indywidualnych. – Telematyka jest w porządku, to się może podobać jako gadżet. Włączy sobie człowiek aplikację i będzie znał prędkość albo lokalizację samochodu. Ale ile razy w roku niedzielny kierowca musi diagnozować silnik online? – pytał.

Lepiej powinno być wśród klientów flotowych i w ubezpieczalniach, a więc tam, gdzie w grę wchodzi duże przebiegi roczne albo troska o bezpieczeństwo. Golo oferuje telematykę, a przy okazji jest niezłym straszakiem na niesfornych kierowców, którzy nie szanują powierzonych im pojazdów („Jakie auto osobowe może wjechać na 30-centymetrowy krawężnik?” Odpowiedź brzmi: „Służbowe!”). Skończy się zarzynanie silnika na wysokich obrotach, drifting lub prywatne wyjazdy poza miasto, natomiast wzrośnie poczucie bezpieczeństwa w przypadku awarii pojazdu bądź zdarzenia drogowego.