



Auto-alarm Veiliger zonder sleutel

Auto-alarm is verkrijgbaar in alle soorten en maten. De systemen lopen uiteen van een eenvoudig knipperend lampje tot een complete elektronische waakhond. Daarom een overzicht van het aanbod en de techniek. Gaandeweg wordt de Suzuki Cappuccino van de redactie tot de tanden toe bewapend met het meest geavanceerde auto-alarm dat op dit moment te koop is.

Een auto-alarm dient een aantal doelen. Het belangrijkste daarvan is te voorkomen dat dieven inbreken. Mocht het toch mis gaan, dan moet een sirene de eigenaar van de auto of omstanders op het onheil wijzen. Minder voor de hand liggend is dat een alarmsysteem oudere auto's achteraf kan voorzien van voorzieningen als centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, automatisch sluitende zijruiten en ander moois. De redactieauto is van die oudere generatie, dus op het verlanglijstje staan vrijwel alle extra's die niet leverbaar waren toen de auto werd geïntroduceerd.

Knipperend rood lampje

Om het juiste alarm te kunnen kiezen is het eerst nodig te weten welke systemen en technieken in omloop zijn. Om ongenode gasten uit de buurt te houden, biedt een auto-alarm nog altijd niet veel meer dan een knipperend rood lampje. Dit kan eventueel worden aangevuld met afschrikwekkende stickers, maar daar blijft het bij als het om preventie gaat.

Ook de sirene zelf is in het lange bestaan van het auto-alarm nauwelijks ontwikkeld. Sterker nog, de wet schrijft een maximaal volume voor en dat is lager dan menig autoliefhebber zou wensen. Vrijwel ieder auto-alarm kent behalve een sirene ook een startblokkering (onderbreken van de brandstofpomp, startmotor of bobine). Indien goed geïnstalleerd is een auto daarmee niet meer te starten en is het alleen nog mogelijk een auto te stelen door deze op een aanhanger te duwen.

Actieveren

Het bewaken van de auto kan wel op diverse manieren. De meest populaire en inmiddels zeer betrouwbare bewaker heet "ultrasoon". Dit detectie-mechanisme bestaat uit een minuscuul luidsprekertje dat een toon opwekt die in het auto-interieur via de ruiten reflecteert en met een kleine microfoon weer wordt opgevangen. Als de afstand die het geluid aflegt verandert, zal de toonhoogte ook veranderen. Vergelijk dit met een langrijdende ambulance waarvan de toonhoogte lijkt te veranderen als deze nadert en weer wegrijdt. Een kapotgeslagen ruit of geopende deur zal de reflectie van het ultrasoon geluid op dezelfde manier beïnvloeden, waarop het alarm klinkt.

Dit systeem is bij gebrek aan een dak niet bruikbaar in een cabriolet. Het radar-alarm biedt in dat geval een oplossing. Net als de radar op een vliegveld, houdt het radar-alarm een zone in de auto in de gaten. Zodra zich een indringer binnen dat gebied begeeft, klinkt het alarm. Uiteraard is een dergelijk systeem zo gemaakt dat een insect, vallend blad of ander natuurgeweld geen reden vormt voor alarm. Omdat radaralarm beduidend duurder is dan ultrasoon-alarm, wordt dit alleen gebruikt in cabrio's.



Vergeeten

Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel; dat geldt ook voor alarmsystemen. Dat bleek na een familiebezoekje. Per ongeluk bleek de testauto van dat moment niet te zijn afgesloten, alhoewel een simpele druk op de knop voldoende was geweest. Ondanks het alarm en de startblokkering in die auto, moet het wel worden aangezet om effectief te zijn. Dat moet anders en dat kan sinds kort anders.

Als eerste heeft het Italiaanse "GT" een "keyless entry" alarm systeem dat kan worden ingebouwd in iedere auto. Tot nu toe was een dergelijke voorziening alleen leverbaar op nieuwe auto's en kon alleen de autofabrikant de auto met een dergelijk systeem uitrusten. Bij een "keyless entry" alarmsysteem draagt de eigenaar van de auto een soort creditcard mee. Aan de hand van deze creditcard herkent de auto de eigenaar al op afstand. De auto ontgrendelt de deuren en de-activeert de startblokkering wanneer de bestuurder op de auto afloopt. Zodra de bestuurder weer buiten bereik van de auto is, gaan de deuren automatisch op slot, sluiten de ramen en staat het alarm op scherp. Ideaal voor de gemakzuchtige danwel de vergeetachtige bestuurder.

Modules

De meeste alarmsystemen worden in modules verkocht, zodat de klant zelf een keuze kan maken uit detectiesystemen, sirenes en accessoires. Ook wanneer een auto standaard niet is voorzien van elektrisch bedienbare zijruiten en/of centrale portiervergrendeling dan kan dit met componenten van de alarm-fabrikant alsnog worden ingebouwd.

De Suzuki Cappuccino is standaard voorzien van elektrisch

bedienbare zijruiten, maar zonder inkleembeveiliging. Ook dit kan later worden toegevoegd, zodat de ruiten automatisch sluiten zodra het alarm is geactiveerd. De Cappuccino kent standaard ook geen centrale portiervergrendeling, dus ook dat wordt met GT-componenten alsnog ingebouwd. Als extra wordt de centrale portiervergrendeling gekoppeld aan de snelheidsmeter. Zodra de auto sneller rijdt dan 15 km/u, gaan de deuren op slot. Deze blijven vervolgens op slot tot de motor wordt afgezet. Jongetjes met grijpgrage handjes en snelle brommertjes kunnen op die manier geen greep doen in de wachtende auto bij een verkeerslicht of in de file.

Tenslotte staat een anti-overvalsysteem op het verlanglijstje. Dit zorgt er voor dat het alarm optreedt als de bestuurder wordt gedwongen de auto (met draaiende motor) te verlaten. Wanneer een overvaller met de auto weggrijpt, zal al snel het alarm klinken. Wordt de luid toeterende en opvallend knipperende auto eenmaal gestopt, dan start de auto alleen nog voor de rechtmatige eigenaar (herkenbaar voor de auto aan de genoemde "keyless" creditcard). Als detectiesysteem wordt gekozen voor een radar-alarm.



Inbouw

Het inbouwen van ieder alarm is een complexe klus die bij voorkeur aan de specialist wordt overgelaten. In vrijwel elk onderdeel van de auto wordt ingegrepen. Onder de motorkap worden de sirene en de start-onderbreking geïnstalleerd. In het interieur komen de radar en de centrale. Voor de testauto worden ook de deuren onder handen genomen voor de inbouw van centrale portiervergrendeling. Uiteindelijk moet de centrale worden gekoppeld aan de startblokkering, sirene, antenne, knipperlichten, snelheidsmeter en nog veel meer. Om het nog ingewikkelder te maken is de handleiding

geschreven door een Italiaanse techneut die nauwelijks Engels spreekt. Gelukkig werkt importeur Rho-Delta op het moment van schrijven hard aan een Nederlandstalig supplement.

Gebruik

In de dagelijkse praktijk is het "GT keyless entry alarm" even simpel als effectief. Het vraagt slechts één voorzorgsmaatregel: de autosleutel en afstandsbediening ("credit card") mogen niet aan dezelfde sleutelhanger zitten. Alleen op die manier werkt het anti-overval systeem effectief.

Met een licht- en geluidsignaal groet de Cappuccino de eigenaar nu van een afstand (+/- 3 meter). Het voelt als een compliment: "alleen voor jou gaan de deuren open". Weglopen van de auto (+/- 7 meter) is vervolgens weer voldoende om de ramen te sluiten, de portieren op slot te draaien en het alarm op scherp te zetten. Het activeren van het alarm wordt opnieuw bevestigd door een licht- en geluidsignaal en de bestuurder weet dat de auto is bewapend. Helaas klinkt er geen speciale waarschuwing als het afsluiten niet is gelukt omdat bijvoorbeeld een deur niet goed is gesloten.

De afstand waarop de auto reageert op de bestuurder is sterk afhankelijk van de omstandigheden. In een parkeergarage is soms al van grote afstand hoorbaar hoe de Cappuccino de eigenaar bijna enthousiast begroet. In de stad is het soms juist nodig om bijna tegen de auto aan te staan om het alarm duidelijk te maken dat de deuren van het slot mogen.

Ook in uitzonderlijke situaties is voorzien. Als de auto vlakbij de handzender wordt geparkeerd (in pandige garage, auto pal naast het huis), dan kan op de ouderwetse manier op de knop worden gedrukt om het alarm te activeren of te deactiveren. Echt lastig is dat deze knopjes uitermate gevoelig zijn en meer dan eens ongewild worden ingedrukt vanuit de broek- of jaszak.



Conclusie

De redactieauto is de eerste auto ter wereld die buiten de laboratoria van alarmfabrikant GT is voorzien van een "keyless entry" alarmsysteem. Toch voelde dat debuut niet als een testperiode, want het alarm heeft voorbeeldig gewerkt. Het enige echte nadeel is de geringe levensduur van de batterij (+/- 2 maanden). De radardetectie maakt het mogelijk de auto ook met geopende kap zorgeloos te parkeren, de automatisch vergrendelende portieren en anti-overval voorzieningen geven een onbezorgd gevoel.

Het "keyless entry" systeem is op de eerste plaats vooral leuk omdat de auto de bestuurder nu herkent. Daarbij garandeert het dat de eigenaar nooit meer vergeet de auto op alarm te zetten. Dat maakt deze beveiliging zonder sleutel extra effectief. ■

