

А

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Авто

Вторник 24 сентября 2013 №173 (5204 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

22 | Автомобильные интерьеры в ожидании промышленной революции

22 | Гостиничные технологии в руках автомобильных дилеров

23 | Электромоторы вытесняют двигатели внутреннего сгорания



Всеобщая экономическая стагнация остро ставит вопрос, нужен ли нам автомобиль в том виде, в каком он предлагается сейчас. И если нет, то как он будет выглядеть в ближайшем будущем. Автомобильный критик **Денис Орлов** наметил штрихи к портрету машин следующих пяти лет.

Перспективная пятилетка

— технологии —

Автомобиль автономного пробега

Очевидно, что автомобиль нельзя более рассматривать в отрыве от среды обитания. Машин вокруг настолько много, что их бездумное и хаотичное использование начало угрожать человеческой цивилизации. Ежегодно в автомобильных авариях по всему миру гибнет около 2 млн человек. Остальные вдыхают отработавшие газы и испытывают стресс, простаивая в пробках. Вопросы о том, как упорядочить движение, как сократить аварийность и как сделать автомобиль безопаснее, чище и экономичнее отныне изучаются как комплексная проблема. То есть речь идет о создании интеллектуальной транспортной системы.

Одним из решений является автоматизация управления автомобилем. Экспериментальные образцы, способные передвигаться без участия водителя, уже выведены на дороги. «Беспилотники» от Google и Continental допущены к эксплуатации по дорогам США, а их аналогу, подготовленному фирмой Bosch, разрешили ездить по германским автобанам. Возможно, утверждение представителей компании Continental о том, что к 2025 году на дороги выйдут серийные беспилотные автомобили, и покажется фантастикой, однако еще недавно такой же фантастикой казались поезда без машинистов и самолетные автопилоты, позволяющие сажать лайне-



ры в крупнейших аэропортах мира без участия экипажа.

Почему мы так скептически настроены по отношению к подобным прогнозам? Ответ прост: элементы полностью автоматического управления используются уже сегодня, однако работают от случая к случаю. Устройства, предупреждающие о приближении попутной машины в слепой зоне, слишком нервнируют и мешают оперативно перестраиваться по полосам, системы автоматического торможения не всегда видят препятствие, датчики автопарковщиков капризничают при пере-

мене погоды. Очевидно, что мы находимся в самом начале большого пути. Распространение автоматических помощников водителя начнется в наиболее очевидных с точки зрения алгоритма поведения областях: движение в колонне, парковка, заезд и размещение на многоуровневой стоянке. Одновременно с этим автомобили обзаведутся способностью общаться друг с другом через систему сотовой связи и через спутники (так называемая car-to-car communication). Например, получать информацию об участке дороги с пониженным коэффи-

циентом сцепления. Водителю ничего не потребуется для этого делать: по проскальзыванию колеса электроника распознает опасный участок, внесет изменения в работу двигателя и трансмиссии, а заодно пошлет сигнал всем машинам, следующим тем же маршрутом.

Для всего этого автомобилю потребуются «органы восприятия», которыми он уже спешит обзаводиться. И тут в инженерную область вторгаются интересы политиков, военных и всевозможных спецслужб: в какой частотной полосе дозволить работать автомобиль-

ным радарам: 24–25 ГГц, 76–77 ГГц или 77–81 ГГц, какой мощностью должны обладать бортовые лазеры-дальномеры, с какой точностью разрешить определять местонахождение машины на местности? Очевидно, что для безопасно- передвижения точность должна быть предельно высокой. Но если сегодня большинство навигаторов загроубляет показатели от нескольких до сотен метров, то как решится этот вопрос по отношению к автомобилям будущего?

Становясь все более интеллектуальным, автомобиль научится следить за физическим состоянием водителя и даже препятствовать усталости при помощи массажера или взбадривающего парфюма.

Грядущее отстранение водителя от главенствующей роли в управлении, очевидно, изменит и отношение в обществе к автомобилю. Из героя мальчишеских грез он превратится в обычный бытовой прибор, подобный кофемолке или пылесосу. Перед нами предстанет безукоризненное изделие из синтетических материалов, которые вытеснят собой металл. То, что еще недавно считалось прерогативой «Формулы-1», стало реальностью. Дрезденский институт легких и пластических материалов совместно с концерном ThyssenKrupp AG разработал технологию кузовов из углепластика, делающих их рентабельными уже при выпуске 25 тыс. единиц в год. А серии легковых автомобилей на порядок больше! Углепластиковый кузов вдвое легче стального.

прямая речь

Вам какого автомобиля не хватает?

Константин Цыбоко, зампред комитета Совета федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию:

— Я считаю, что мы должны переходить на электромобили. В крайнем случае подойдет и автомобиль на биотопливе. И не хватает мне как раз не столько чего-то в самом автомобиле, а скорее в городе. Для перехода на экологически чистые машины не хватает электрозаправок. На современном этапе городским автомобилем вполне мог бы стать электромобиль — например, если бы разрешили им бесплатную парковку в центре города, создали бы необходимое количество зарядных устройств. Можно, например, отдать им приоритет при движении и обеспечить выделенной полосой или разрешить им пользоваться полосой для общественного транспорта. И, может быть, даже не брать с таких автомобилей дорожный налог. Тогда я бы с радостью пересел на электромобиль.

Василий Обломов, певец, музыкант:

— Комфортальности и всего прочего мне в машинах и сейчас хватает. Не хватает водителей, которые соблюдают правила дорожного движения. Исполнение ПДД заменяет все возможные подушки безопасности и другие средства безопасности вместе взятые. У нас очень слабо развита культура вождения. Поэтому, например, такси, управляемое компьютером, которое начинает появляться в США, в России не получит распространения. Потому что ездить, соблюдая правила дорожного движения, когда все остальные их не соблюдают, особенно опасно. Действовать по алгоритму, по инструкции в таких ситуациях невероятно сложно.

Иван Грачев, председатель комитета Госдумы по энергетике:

— Современный автомобиль должен быть уже летающим, так что ему не хватает лишь малости — крыльев. Достаточно посмотреть на дороги Москвы, Пекина и понять: даже многоуровневые дороги исправить ситуацию уже не могут. Поэтому я уверен: за летающими автомобилями — будущее, а по земле будет ползать лишь какой-то конвейерный общественный транспорт.

Cadillac

ЗНАК ОТЛИЧИЯ

ESCALADE от 2 613 000 руб.
выгода до 450 000 руб.

SRX от 1 599 000 руб.
выгода до 350 000 руб.

СТОИТ ТОГО, ЧТОБЫ БОЛЬШЕ НЕ ЖДАТЬ

Реклама.

Горячая линия Cadillac: +7 800 100 1011

Выгода распространяется на любые комплектации автомобилей Escalade и на комплектацию ТОП автомобиля SRX 2012 года производства.

www.cadillac.ru/special