

Искусственный интеллект за рулем не устает, не лихачит, не отвлекается на телефон и не задурманивает себе мозг алкоголем | 17

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Авто | Коммерческий транспорт

Вторник 22 сентября 2015 №173 (5683 с момента возобновления издания)



kommersant.ru

14 Кабриолет Mercedes S-класс — воплощение концепции современной роскоши. Это модель для гурманов, ценителей автомобильного искусства

16 Lexus RX отличает потрясающий, яркий, запоминающийся дизайн, который мгновенно выделяет этот автомобиль в городском потоке

Производители предметов luxury — великие романтики. Если вы спросите, что есть роскошь, они расскажут вам истории про глоток холодной воды в раскаленной пустыне, тихий вечер в кругу семьи, закат под свежий океанский бриз и тому подобное. Предполагается, что как только вы окажетесь за рулем Rolls-Royce Dawn, Mercedes-Benz S-Class или долгожданного кроссовера Bentley Bentayga, то сразу испытаете ни с чем не сравнимое удовольствие и вообще «невыносимую легкость бытия». Только вот у покупателей представления о luxury диаметрально противоположные.

Блеск и технологии

— luxury cars —

Им дела нет до этих эфемерных шуточек. Самая быстрорастущая категория — новички, бывшие wannabes, еще не освоившиеся в клубе. Их интересует каждый вложенный рубль, евро, доллар, дирхам или юань — они покупают ощущение превосходства, а значит, лошадиные силы, скорость, диаметр дисков и все, что к ним прилагается. Другие, уже всем и все доказавшие, гараж поддерживают, советуясь со специалистами, а став обладателем автомобиля, даже забывают взглянуть на приобретение.

Почему же такая разница в представлениях у производителей и большинства их клиентов? А может, если копнуть, особой разницы и нет?

Покупатель всегда прав, какую бы социальную прослойку он ни представлял. Да, ему не разрешат установить в салоне лимузина микроволновку, но не потому, что это противоречит здравому смыслу, а лишь по соображениям безопасности. Если же он пожелает выкрасить свою «ласточку» под цвет золотого слитка — без проблем. Впрочем, производители, дилеры и тюнинг-ателье совсем не ангелы не только потому, что идут на поводу у самых нелепых запросов. Вот лишь пара примеров классического автомобильного надувательства в категории luxury.

Прежде всего музыка. На суперкары обычно ставят мощные системы от лучших производителей хай-энда. Утверждают, что добились «необычайно изысканного и естественного звучания». Ну врут ведь! Предлагают еще вручную настроить параметры звука — та еще идея для серьезной аппаратуры, она скорее от эпохи китайских магнитол с эквалайзерами. Настоящие аудиофилы привыкли иметь дело с техникой, где единственная ручка настройки — это громкость, да и стоит эта техника порой дороже самого автомобиля. Поэтому забудьте про «естественный» звук в luxury cars. Ходите лучше в консерваторию или закажите хай-энд систему домой, если ваши уши способны почувствовать разницу.



В последнем поколении Mercedes-Benz S-Class появилась опция «комфорт-пакет сидений» с различными видами массажа. Не будем отрицать очевидного: длительное нахождение в сидячем положении вредно для здоровья. Чтобы предотвратить переутомление мышц спины, мерседесовцы совместно с ортопедами и немецкой организацией «За здоровую спину» разработали принцип «активного, динамического процесса сидения», куда входит массаж с эффектом разогретых камней.

Конечно, если нашим «автомобильным» здоровьем занимаются специалисты, это плюс. Вот только вряд ли эти специалисты сами после массажа мигом выбегают на улицу, где может быть мороз, пронизывающий ветер или проливной дождь. Скорее всего, они еще минут 15 полежат в шезлонге, под звуки природы потягивая травяной чай. Водитель же должен быть готов ко всему, и поэтому возникают сомнения в достоинствах чудо-оп-

ции. К тому же управление автомобилем — это работа, а кто-нибудь вообще работает, сидя в массажном кресле? Кстати, в тот же пакет входит и такая штука, как подогрев подлокотников — может ли кто-нибудь объяснить, что это? Или признайтесь уж, когда вы последний раз грели локти, не находясь в автомобиле?

Понятно, что прогресс не остановить и функционал автомобильных кресел в luxury cars будет неуклонно расширяться. В новейшей «семерке» BMW появилась функция массажа ягодиц. В самом деле, как раньше не додумались? Если спина устает, то филейная часть и подавно...

Недавно у моего товарища прострелило поясницу. По возрасту ему еще рано страдать от подобных невзгод, да и выглядит он вполне спортивно. Судя по всему, это у него профессиональное. Товарищ по долгу службы вот уже много лет подряд тестирует новые автомобили, в том числе самые доро-

гие, добавленная стоимость которых серьезно увеличилась за счет эксклюзивных опций, таких как быстрый подогрев сидений, массаж и вентиляция. Полагаю, что товариш мой довентилировался, и в помощь ему теперь не кресло с наворотами, а умеренная диета и глубокое погружение в йогу.

Как ни странно, автопроизводителей не в чем упрекнуть: они вкладывают огромные средства в развитие технологий и исследования. Ведь что такое люкс в автомобильном мире, объективно говоря? Это суперинженерия, супертехнологии, суперматериалы, супердизайн и вишенка на торте в виде безупречной ручной работы там, где она все еще возможна. Последнее придает продукту уникальность. В современных luxury cars все это присутствует в достаточном объеме. Вот только когда вместо «невыносимой легкости бытия» наступает невыносимая боль в пояснице, пазл не складывается.

На франкфуртском шоу было много премиальных новинок, каждая из которых заслуженно претендовала на роль главного ньюсмейкера выставки. Однако презентации готовых сразу же выехать за ворота машин довольно сильно бледнели на фоне концептов, один из которых, по мнению британского журнала Car, явился настоящим шоком для аудитории. Это электромобиль Porsche Mission E. Никто не знал не только о его предстоящей презентации, но толком даже и о разработке. Mercedes Concept IAA и кроссовер Audi E-tron Quattro только подлили масла в огонь.

Глядя на эти удивительные модели, приятно пофантазировать и представить, что ждет luxury cars в будущем.

Во-первых, они станут невероятно красивыми — технологии позволят дизайнерам творить чудеса, осылая идеи прошлого на новый лад. Во-вторых, они будут беспилотными, с изменяемой формой корпуса,

электрическими и бесшумными. Если вам захочется побаловать себя звуком выхлопа а-ля гоating 70's, в салоне это можно будет легко устроить командой голосом или жестом руки. Соответствующий парфюм поддаст немного аромата высокооктанового топлива для достоверности. Вообще, климатическая установка устроит все, что пожелаешь: от экваториальных тропиков с соответствующей влажностью до прохлады винного погреба. Мультимедиа позволит в автомобиле жить и работать, а проникающий массаж усыпит вилоть до пункта назначения.

По функционалу и на дороге автомобили-одноклассники станут такими же одинаковыми, как и смартфоны, а истинным люксом будут считаться те, кто сможет то же самое продать дороже остальных, для очистки собственной кармы добавив в продукт толику высококлассного ручного труда и драгоценных материалов.

Игорь Шенн

прямая речь

«Что в автомобиле — ненужная роскошь?»

Владимир Гутенев, первый заместитель председателя комитета Госдумы по промышленности:

— Лишнего в машинах сегодня очень много. И не только потому, что дополнения повышают стоимость автомобиля, но и с точки зрения функционала. В наших условиях не очень нужен круиз-контроль, совершенно не нужна панорамная крыша, проекционный, наверное, не нужны ЖК-дисплеи в подголовниках для задних пассажиров, различные оттоманки, горячие камни, массажи и прочее. В современных автомобилях начинает пугать все возрастающая роль искусственного интеллекта. В принципе хорошо, что он сигнализирует, что водитель уходит с полосы и сам может запарковать автомобиль. Но с точки зрения обывателя можно предположить, что недружественный тебе спутник pošлет недружественный сигнал твоей машине и случится авария. Чем больше современных опций, которые берут на себя бремя управления и прочее, тем больших радостей управления автомобилем мы себя лишаем.

Наталья Ищенко, трехкратная олимпийская чемпионка, 19-кратная чемпионка мира по синхронному плаванию:

— Меня устраивает в автомобиле все, если он сделан в соответствии с требованиями безопасности вождения и передовыми техническими идеями. Главное, чтобы в нем были парктроник и Bluetooth. А всякие стразжики и прочая ерунда мне не нужны. Лучше, чем придумал профессиональный автодизайнер и реализовал профессиональный производитель, ничего не сделаешь.

Геннадий Павлов, директор ЗАО «Чери Автомобили Рус»:

— Массажные сиденья не только лишняя, но и вредная вещь в авто для водителя. Расслабляет и отвлекает от управления страшно. Наверное, и телевизор для водителя тоже лишняя, отвлекающая от вождения опция. А вот телевизоры для сидящих позади пассажиров вещь скорее полезная, особенно для детей. Пусть играют, смотрят мультки.

Ирина Хакамада, писатель, общественный деятель:

— Ненужная роскошь в автомобиле — это телевизор: ни хрена он не работает, все плавает, ничего не ловит, но стоит вся эта фишка больших денег. Но у нас во всех люксовых автомобилях телевизоры ставят, причем перед каждым креслом. Чем дороже люксовая машина, тем больше телевизоров. Даже перед водителем умудряются телевизор втиснуть, несмотря на то что он ему противопоказан. Сейчас это абсолютно бесполезная вещь, так как у всех есть планшеты и iPhone.

Лев Лещенко, народный артист РСФСР:

— Пожалуй, для меня роскошь в автомобиле — это лишь отделка потолка салона, имитирующая звездное небо. Такие вещи я допускаю в доме, но не в машине. Но подобный тюнинг нравится молодежи, и если они его выбирают, то почему бы автопроизводителям такие вещи не создавать? Смотрится роскошно, богато и необычно. А вот телевизор в машине я не считаю ненужной роскошью. Это одно из средств коммуникации. Бывает, что я два часа еду с дачи в Москву и телевизор меня в этот период спасает: я смотрю новости, фильмы. Уже и не представляю себе авто без ТВ.

Юрий Кобаладзе, генерал-майор СВР в запасе:

— Круиз-контроль в городе абсолютно бесполезен. Денег такая опция стоит немало, а пользоваться ей невозможно. Но вообще я люблю люксовые машины. Мне нравятся там все кнопки, которые иногда кажутся совершенно ненужными, но приходят время и понимаешь, как эта опция тебе необходима. Например, кому-то не нужна камера заднего вида. Но я столько раз цапал и мял свои предыдущие машины, что, когда сейчас приобрел машину с этой опцией, вздохнул с облегчением. Для меня это великое дело, и денег на такое не жалко.

Дальше ехать некуда

— рынок —

Падение на российском автомобильном рынке продолжается. Негативные факторы, повлекшие резкий спад продаж в нынешнем году, нигде не исчезли — это девальвация рубля, высокая стоимость кредитов и общее снижение потребительского спроса. Скорее всего, по итогам 2015 года рынок упадет более чем на 30% по сравнению с 2014 годом, а в 2016 году застынет на этом уровне. Это можно считать оптимистичным сценарием, поскольку без господдержки продаж, на которую бюджет с осени прошлого года уже потратил более 33 млрд руб., обеспечить стабильный спрос будет сложно.

Впервые за много лет российский авторынок показал отрицательную динамику в марте 2013-го: тогда, по данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), продажи легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта (LCV) упали на 4%. Вплоть до лета 2014 года месяц от месяца снижение продаж не превышало 8–12%, но в июне прошлого года рынок обвалился более чем на 17%. Затем негативная динамика только усиливалась: уже в августе падение составило более 25%, дна рынок достиг

в марте текущего года, когда продажи снизились на 42,5%. В августе продажи упали на 19,4%, до 138,7 тыс. машин, но замедление негативной динамики во многом связано с эффектом низкой базы прошлого года. Прогноз АЕБ по рынку легковых машин и LCV на текущий год достаточно мрачен: в ассоциации ожидают снижения спроса на 36%, до 1,55 млн машин. В январе АЕБ прогнозировала снижение рынка в 2015 году на 24%, до 1,89 млн машин.

Ситуация на рынке грузового и специального транспорта, который традиционно более чувствителен к замедлению экономики (спрос на коммерческую технику обеспечивают в основном перевозчики и строительные компании), еще хуже. По данным агентства «Автостат», в августе продажи грузовой техники упали на 40,5%, до 3,9 тыс. машин, а за январь—август они провалились на 45,4%, до 32,4 тыс. штук. По оценкам Ernst & Young, спрос на грузиков восстановится только в горизонте шести-семи лет, спустя год или два после того, как завершится стагнация в легковом сегменте.

Причины обвала российского авторынка лежат на поверхности — это общая стагнация экономики, снижение потребительского спроса, рост стоимости автокредитов на фоне резкого увеличе-

ния ставки ЦБ. Серьезную негативную роль сыграла и девальвация рубля. По данным PricewaterhouseCoopers, из-за резкого скачка курсов доллара и евро в декабре цены на американские автомобили к февралю по сравнению с сентябрем 2014 года выросли на 45–52%, на японские — в среднем на 20%, на европейские — в пределах 20%. Новый виток ослабления рубля в августе вновь заставил автоконцерны индексировать цены — например, с 1 сентября о повышении стоимости автомобилей примерно на 5% объявили Ford, Suzuki, Peugeot и Citroen. При этом курсовые колебания влияют не только на цены импортных автомобилей, но и на стоимость моделей, локализованных в России. Несмотря на большое количество отечественных поставщиков, у большинства иностранных брендов доля комплектующих, произведенных за рубежом, все равно остается достаточно высокой.

В итоге наиболее заметное падение продаж на российском рынке показали бренды, которые были вынуждены сильно индексировать цены, стараясь утнаться за меняющимся курсом. Так, по данным АЕБ, продажи Ford за январь—август упали на 45%, до 21,7 тыс. машин, продажи Chevrolet сократились на 56%, до 35,5 тыс. автомоби-

лей. Mitsubishi снизил продажи на 46%, до 25 тыс. машин. На фоне глубокого падения спроса ряд брендов и вовсе был вынужден объявить об уходе из России. Самым громким стало решение американского GM, который в марте объявил о прекращении продаж непремимальных моделей Chevrolet и всех моделей Opel, а также о полном прекращении сборки в России. Кроме GM прекратит официальную дистрибуцию в России решили несколько импортеров — Seat, Honda и Dodge.

Впрочем, на общем негативном фоне некоторым иностранным брендам, напротив, удалось нарастить свои рыночные доли. В первую очередь речь идет о корейских автомобилях, которые, по данным источников «Б» на рынке, активно удерживают цены, чтобы занять новые рыночные ниши. Например, в августе продажи Kia выросли на 3%, до 14 тыс. машин, а доля рынка марки увеличилась на 2,3 п. п., до 9,1%. Продажи Hyundai упали на 6%, до 12,5 тыс. автомобилей, но рыночная доля марки при этом выросла на 1,3 п. п., до 9,1%. Нарастив долю рынка и не допустив глубокого падения продаж «корейцам» позволяют их популярные и дешевые для своего сегмента модели, которые уже несколько лет в первых строчках рейтинга наибо-

лее продаваемых машин на российском рынке — Hyundai Solaris и Kia New Rio. Продажи АвтоВАЗа во многом поддерживает Lada Granta, вторая по объемам продаж модель в России после Solaris. A Nissan теперь завоевывает рынок своим дочерним бюджетным брендом Datsun. Источники «Б» на авторынке подчеркивают, что в текущей ситуации наибольшей популярностью будем пользоваться бюджетные машины, по которым можно получить выгодные кредитные предложения и в стоимости которых существенную роль играет скидка в рамках госпрограммы обновления автопарка.

Несмотря на то что некоторым игрокам удастся за счет удачного маркетинга наращивать продажи, большинство автопроизводителей и дилеров уверены, что сейчас поддерживать стабильный спрос на автомобили можно главным образом за счет господдержки. С сентября прошлого года государство уже потратило на поддержку авторынка примерно 33 млрд руб. Эти деньги в первую очередь пошли на госпрограмму обновления автопарка, по которой при сдаче старого автомобиля в утиль или trade-in на новый можно получить скидку 50–350 тыс. руб. в зависимости от типа машины.