

авто

От практики к теории

Считается, что мужчины всегда остаются детьми. В том смысле, что даже самый серьезный бизнес воспринимают как игру. Это из разряда психологической казуистики. Хотя вполне очевидно, что введение игрового момента даже в самый сложный процесс способствует продвижению к успеху.

— виртуальный мир —

Успех — как раз то, что понемногу ускользает от автомобильных компаний. Еще недавно они громко рапортовали о создании особых моделей для поколения Y, но уже тогда чувствовалась неуверенность. Поколение же Z и вовсе охладело к автомобилю в любом виде, предпочтя самокат, велик или лонгборд. Крупнейший европейский автомобильный рынок, Германия, на протяжении долгого времени показывает неуклонное, примерно на полпроцента в год, снижение спроса на легковые машины среди потребителей в возрасте до 30 лет. Отчасти это явление объясняют демографией, но главные причины — экономического характера и связаны с тем, что современный автомобиль превращен в инструмент выкачивания доходов у владельцев. Средняя цена автомобиля с 1999 года выросла вдвое, а стоимость содержания личного транспортного средства в Европе практически утроилась! Нельзя, как в былые времена, оживить заросший сорняками фольксваген и ездить. Сразу напомним о несоответствии экологическим стандартам, обложак непомерным налогом, потребуют пройти дорогостоящую процедуру на соответствие TUV. Даже получение водительского удостове-

рения порой становится непреодолимой преградой на пути молодого человека к светлomu автомобильному будущему. Другое дело — компьютерные игры, по ним Германия также является крупнейшим европейским рынком. Интерес к играм растет рекордными темпами вот уже несколько лет. В нынешнем году их продажи поднялись на 2,3% и достигли €3,37 млрд. Причем из 26 млн немцев, регулярно играющих в стрелялки, бродилки и догонялки, каждый четвертый имеет доход €3000 в месяц после уплаты налогов. То есть является потенциальным покупателем автомобилей. Таким образом, сложилось идеальное пересечение интересов двух индустрий. Будь то аркады или симуляторы, сегодня на экранах развернулась настоящая битва между автомобильными марками. Формат у большинства игр — гонки. Наиболее заметные представители рынка игровых рулей — симуляторы Gran Turismo под приставку Sony PlayStation и Forza Motorsport под Microsoft Xbox One. Кадзунори Ямаути (глава студии Polyphony Digital, где написана игра Gran Turismo 6) с самого начала вел политику на сближение с миром настоящих автогонок, будь то присутствие на фестивале скорости в Гудвуде или привлече-



Mercedes-AMG Vision GT — суперкар для виртуального чемпионата Vision Gran Turismo

ние к тестированию игры профессиональных пилотов «Формулы-1» Себастьяна Феттеля и Бруно Сенны. Сукцессивным шагом в этом направлении стало учреждение в 2008 году совместного с Nissan Motor проекта GT Academy, в котором любой обладатель консоли PlayStation и осойбой программы способен участвовать в виртуальных соревнованиях на автомобилях марки Nissan. Финалисты проходят подготовку уже на настоящих спорткарах. Более того, побежда-

ют в реальных гонках, таких как чемпионат Blancpain 2015 года. Для автомобильных компаний игровой мир стал новой площадкой, где они продвигают новую продукцию. Примерно четверть от \$500 млн ежегодного рекламного бюджета Nissan уходит на различные цифровые форматы, в том числе и на виртуальные гонки. И это действует подчас гораздо эффективнее гонок настоящих. А главное, обходится для компании существенно дешевле. В 2014 году международная автомобильная федерация FIA сертифицировала четыре виртуальных гоночных трассы студии Polyphony

Digital. Это стало важным, если не переломным шагом в развитии виртуального автомобилizма. Таким образом, утверждается не столько факт сближения реального и вымышленного миров, сколько технические достижения разработчиков видеоигр. Постмодернизму свойственна подмена сущностей. Пусть игра отличается от реальной гонки примерно как кока-кола от шампанского Grand Cru. В автомобильных компаниях не забывают, что комнатные «шумажеры» — будущие потребители настоящих машин. Даже если поступки и не смогут перебороть всеохватывающий инфантилизм, влияя сейчас в

цифровую область рекламные потоки, производители автомобилей уже извлекают выгоду. Подтверждением тому стал новый тренд в индустрии — постройка автомобилей специально для виртуального мира. Первый такой суперкар представил 17 ноября 2013 года концерн Daimler AG — Mercedes-AMG Vision Gran Turismo. Вслед за ним в проекте Vision GT отметились еще 18 производителей, причем и крайне далекие от мира больших гонок Mini и Hyundai. Для южнокорейской марки участие в виртуальном проекте служит рычагом раскрутки нового имиджа, подготовкой к выводу на рынок собственного спортивного суббренда N. Некоторые из автомобилей проекта Vision GT существуют исключительно в цифровом виде (пусть и гиперреалистичном), другие — как Bugatti Vision GT — воплощены в ходовые макеты. Дизайнерам дается полная свобода — их проекты никак не привязываются к ограничениям, обычно сопутствующим серийным разработкам. Главное — эффектно. Впрочем, от ведущего дизайнера по экстерьеру Александра Селипанова дизайн-директор Bugatti Ахим Аншайдт требовал максимальной визуальной приближенности к спортпрототипам, участвующим в длинных гонках. Так, даже на шины нанесли пометки мелом, какие делают механики, чтобы не перепутать колеса. Bugatti использовала площадку популярного симулятора, чтобы поддержать интерес к марке до релиза своего очередного гиперкара. Что касается самого первого автомобиля серии, Mercedes-AMG Vision Gran Turismo, то уже поднят вопрос о постройке нескольких образцов на продажу, по цене около €1,5 млн каждый.

Денис Орлов

Авто как на ладони

— технологии —

Срастание мобильных технологий с автомобилями идет полным ходом. Современный автомобиль буквально начинен компьютерами. Осталось только полностью вывести их управление на смартфон.

Выбор платформы

Трудно поверить, но первый автомобильный компьютер был создан еще в 1981 году. Компания IBM разработала его для BMW и даже предложила специальный термин: «кар-пьютер». В серию разработка не пошла, термин не прижился, и об автомобильных компьютерах ничего не было слышно еще без малого 15 лет. Только в середине 1990-х годов совместными усилиями японского производителя автомобильной электроники, компании Clarion, и корпорации Microsoft была представлена первая программная платформа для встроенных в автомобили компьютеров. Называлась она Auto PC. В середине нулевых годов Auto PC получила практическое воплощение в нескольких моделях Ford с предустановленной технологией Ford Sync.

Это уже была эра интернета и смартфонов, хотя концепция подключенного к сети автомобиля только разрабатывалась. Распространение в то время получила технология MirrorLink, предоставлявшая возможность вывода дисплея смартфона на экран встроенного в автомобиль мультимедийного компьютера. MirrorLink внедряла Nokia для устройств на Symbian

и BlackBerry. Как беспроводной аналог MirrorLink вскоре появилась технология Miracast, но всем (и автомобилистам, и производителям смартфонов, и производителям автомобилей) было очевидно, что «зеркалирование» экрана смартфона на дисплей автомобиля — это далеко не предел функциональности. Обе эти технологии лишь позволяли воспроизводить со смартфона контент (музыку или видео) и использовать на экране автомобильной системы картографические сервисы со смартфона. О более тесной интеграции, предполагавшей, например, вывод на смартфон информации о состоянии автомобиля, не говоря уже об управлении некоторыми функциями автомобиля со смартфона, не могло идти и речи.

Для реализации более тесной интеграции автомобиля и смартфона нужна была полноценная автомобильная операционная система. Nokia пыталась было заинтересовать автопроизводителей платформой MeeGo на основе Linux, но в результате сама отказалась от ее развития. BlackBerry повела себя дальновидней. Купив платформу QNX и создав фактически с нуля на ее основе новую операционную систему для своих смартфонов, компания начала успешное лицензирование QNX OS for Automotive Safety основным автопроизводителям. Это в результате даже вынудило компанию Apple, в 2014 году выпустившую свое автомобильное решение CarPlay, построить эту операционную систему на исходниках все той же QNX. Естественно, не собирается упускать перспективный сегмент и корпорация

Microsoft, предлагающая автопроизводителям свое решение Windows Embedded Automotive. У Google есть развивающаяся платформа Android Auto. Решения для подключенных автомобилей разрабатывают и другие IT-гиганты.

Пока нельзя сказать, какая из автомобильных операционных систем лучше. Автопроизводители фактически только тестируют их. Впрочем, Porsche для грядущего обновления 911-й модели решил отказаться от прежнего плана внедрения Android Auto в пользу CarPlay от Apple. Аргументация сводится к тому, что операционная система от Google собирает слишком много информации о состоянии автомобиля, в то время как CarPlay «интересуется» всего лишь тем, чего от него хочет разработчик.

Одним словом, до внятной унификации на рынке автомобильных программных платформ пока далеко. Скорее всего, точки над «i» будут расставлены в ближайшие годы дватри. Зато более или менее унифицировался рынок мобильных операционных систем, что позволило автопроизводителям самостоятельно создавать программные платформы для своих автомобилей, будь то на основе QNX или Linux. Так поступает, например, GM, создавшая для марки Cadillac программную платформу CUE на основе Linux. Что же касается более тесной интеграции со смартфонами, то автопроизводителям куда легче просто выпускать приложения для всех мобильных операционных систем. С помощью этих приложений пользователю, как правило, предлагается дистан-

ционно управлять тем или иным функционалом автомобиля.

Управляя пальцами

Наглядный пример тому — приложение Volvo on Call. Помимо картографических сервисов оно, синхронизируя смартфон и автомобиль, предоставляет возможность дистанционного запуска двигателя, управления климат-контролем, информирует о количестве топлива и состоянии замка. Аналогичным функционалом обладает официальное приложение My BMW Remote и Land Rover InControl Remote. Больше информативностью выделяется приложение Car Connect для автомобилей Porsche. Оно собирает для пользователя подробную информацию о состоянии практически всех узлов автомобиля.

Отдельная категория приложений предназначена для обмена контентом и воспроизведения, например, аудиотреков с подключенного по Bluetooth или по USB смартфона. В таких случаях бортовой компьютер автомобиля, как правило, распознает смартфон как сторонний медианоситель и воспроизводит с него контент как с флеш-накопителя. Увы, подобный сценарий использования касается именно медиафайлов, а вот просмотреть на дисплее бортового компьютера документ не получится. Другое дело, насколько нужно, чтобы бортовой компьютер автомобиля умел работать или хотя бы просматривать офисные документы.

Часть автопроизводителей пошла по пути поддержки приложений сторонних разработчиков. Примером в

данном случае может служить сотрудничество KIA и отечественного программно-аппаратного решения Remoto, которое можно установить на автомобиль любой марки. Однако KIA авторизовала данное решение и предлагает покупателям предустановку аппаратной части Remoto. По сути, Remoto предлагает все тот же функционал, что и официальные приложения производителей первого эшелона: регулировка температуры в салоне, блокировка дверей, запуск двигателя и пр.

Таким образом, получается, что автопроизводители не испытывают особой необходимости в полноценных операционных системах, созданных IT-гигантами. В современном автомобиле около полусотни различных компьютеров, и так или иначе завязывать их работу на стороннее программное обеспечение не каждый рискнет. Быть может поэтому куда большие шансы имеет CarPlay от Apple, поскольку предоставляет всего лишь возможность обмена мультимедийным контентом и воспроизведения картографических и навигационных сервисов iPhone. С другой стороны, этот функционал в современных автомобилях, как правило, есть и без смартфона.

На фоне всего этого появляется и еще один вопрос: нужна ли вообще управляемость автомобиля со смартфона? С одной стороны, конечно, да! Удобно дистанционно включить двигатель, установить температуру в салоне, включить дворники, чтобы очистить лобовое стекло. Наверняка не менее удобно, не используя специальное оборудование, время от времени посматривать в смарт-

фон, чтобы узнать давление в колесах или, будучи вне машины, посмотреть статистику поездок за последний месяц. Но есть тут и другая сторона, которой недавно озадачились журналисты авторитетного журнала Wired, решив провести эксперимент по взлому подключенного к интернету автомобиля. В качестве жертвы был выбран новенький Jeep Cherokee, а для реализации замысла анонимно были ангажированы два хакера. В результате им удалось обдуть водителя ледяным воздухом из кондиционера, включить на полную громкость аудиосистему и залить лобовое стекло жидкостью из омывателя, заблокировав при этом привычные органы управления. И это было только начало — на следующем этапе они заглушили двигатель, а когда водителю все же удалось съехать с автотрассы — отключили тормоза и даже вмешались в работу рулевого управления.

Одним словом, время покажет, какая из автомобильных операционных систем займет большую долю рынка, но пока складывается ощущение, что, скорее, автопроизводители будут интегрировать в свои разработки элементы и CarPlay, и Android Auto, и Windows Embedded Automotive. Это позволит легко и корректно подключать смартфоны к автомобильным мультимедийным системам. Что же до статистической информации, то она будет доступна на смартфонах через фирменные или сторонние приложения. Пока именно такой вариант представляется наиболее адекватным и в то же время безопасным.

Реваз Резо

Реклама

От сложных задач к простым решениям





+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

АО ВТБ Лизинг