



14 80% кузовных элементов нового IVEKO Daily разработаны «с чистого листа»

15 На излете своей конвейерной жизни Ducato пятого поколения отметился рекордными показателями

15 Общий объем выпуска грузовиков СП «Соллерс—Исузу» превысил 15-тысячную отметку

Мечта фантастов об автомобилях, движущихся без участия водителей, уверенно вступает в фазу практической реализации. Хотя почему-то думается, что лет через 15–20 нам будут казаться наивными видеоролики из YouTube с первыми поездками Google-мобилей. Примерно как нашим отцам, создававшим сверхзвуковую авиацию и космонавтику, в свое время наивными казались фильмы с первыми полетами аэропланов.

Оставайтесь на своих местах

— будущее здесь —

Если оценивать разработки мирового автопрома за последние 10–15 лет, то многочисленные системы помощи водителю заложили мощный фундамент для этого нового этапа развития коммерческого транспорта. Это, в частности, ABS — антиблокировочная система, которая выправляла ошибки при торможении в тяжелых дорожных условиях. Ее логическим продолжением стала АВА — интеллектуальная система торможения в критических ситуациях, умеющая отчасти подменить водителя. ESP — система курсовой устойчивости, способная исправлять ошибки водителя и препятствовать уходу в занос грузовика или автобуса на скользкой дороге. АСС — адаптивный круиз-контроль с функцией поддержания безопасной дистанции, причем здесь система сама может остановить автомобиль при критическом ее сокращении. Надо понимать, что это всего лишь были системы помощи, а по-сему окончательное решение в любых ситуациях и вся ответственность за него оставались за водителем. Отныне нам предлагается иной подход.

Mercedes-Benz Actros образца... 2025 года

Уверю, я не ошибся. Ибо речь идет о седельном тягаче, появление которого на дорогах общего пользования (без любых ограничений), по мнению руководства концерна Daimler AG, чиновников ЕС и журналистов из 32 стран мира (в числе которых оказался ваш покорный слуга) ожидается через 11 лет. Понятно, что на нынешнем этапе речь идет о техническом обеспечении проекта, на основе которого произойдут серьезные изменения в транспортном законодательстве, включая Женевскую конвенцию. Так что, наверное, не совсем корректно задавать множество вопросов относительно пра-



Раньше водители автопоездов должны были иметь категорию «С+Е», в идеале «С+D+Е», на международных перевозках требовалось еще и минимальное знание английского языка; теперь еще потребуется и владение компьютером со статусом «уверенный пользователь». Найдем мы таких шоферов, как думаете?

ктической реализации данного транспортного решения, разве что пара для примера...

Юридическая ответственность. С системами помощи водителю все понятно. И есть понимание (возможно, мне просто по-

везло с учителями), что они не меняют законов физики, их возможности ограничены и в любом случае вся ответственность лежит на водителе. А здесь? Не могу отнести к системе помощи систему, которая способ-

на полностью подменить меня за рулем, значит, и юридическую ответственность за ошибочные действия в критических ситуациях следует разделять. Если утрировать, то в дальнейшем рейсе ошибка одного из во-

дителей не может служить причиной претензий к другому (его сменщику), особенно если он не управлял автомобилем, хотя и находился в кабине.

Дефицит квалифицированных водителей — это проблема не только ЕС, но и России. Просто навскидку могу перечислить ряд транспортных компаний хоть наших, хоть иностранных, где средний возраст водителей составляет 45–50 лет. При массовой реализации данного решения — движения автомобиля без водителя — не столкнемся ли мы с проблемой вымывания из автотранспортных предприятий квалифицированных водителей лишь потому, что они не готовы (и необучаемы по психологическим причинам) к работе с высокими технологиями? Дело в том, что это только кажется: нажал кнопку — и грузовик поехал сам. Все-таки нужно разбираться как минимум в настройках системы, корректировать ее в случае необходимости и уметь устранять ее мелкие сбои/ошибки.

Продолжать не буду, но еще раз подчеркну: в июне нынешнего года Daimler AG показал достойный образец (между прочим, полной массой 38 тонн), который вполне подходит для анализа, дискуссий, инновационных решений. И до 2025 года у нас времени достаточно...

ZF Innovation Truck образца 2014 года

«Инновационный грузовик», показанный компанией ZF Friedrichshafen AG, одним из ведущих мировых производителей компонентов, давно и серьезно представленным в России, разумеется, нельзя отнести к проекту «автомобиль, движущийся без участия водителя». Но без сомнений можно считать человека составной частью автомобиля, поскольку здесь управление машиной осуществляется водителем, который может находиться вне пределов кабины.

c14

КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА

СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ

СИСТЕМА РАСПОЗНАВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА ISOCNNECT** С ГОЛОСОВЫМ УПРАВЛЕНИЕМ И СЕНСОРНЫМ ЭКРАНОМ

КОМПЛЕКСНАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ДВИЖЕНИИ TRACTION****

САМОЕ НИЗКОЕ ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА В СВОЕМ КЛАССЕ (7,3 л / 100 км)

FIAT PROFESSIONAL IS

EXPO MILANO 2015

НОВЫЙ ДУСАТО. ИННОВАЦИИ ЗАВОДЯТ

НОВЫЙ DUCATO. ЕЩЕ ТЕХНОЛОГИЧНЕЕ. ЕЩЕ ЭФФЕКТИВНЕЕ. ЕЩЕ ПРИБЫЛЬНЕЕ.

НОВЫЙ DUCATO объединил в себе прогрессивные решения: совершенный дизайн, самый низкий расход топлива (7,3л / 100км), грузоподъемность до 1,9 т.

ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ*

WWW.FIATPROFESSIONAL.RU

Реклама.

FIAT TOP ASSISTANCE

Fiат Top Assistance – это премиальная программа помощи на дороге, которая гарантирует ваше движение независимо от неожиданностей в пути.

QR-код

Считай QR-код или набери номер горячей линии: 8 800 100 50 02 (звонок по России бесплатный)

* Состоит из двухлетней (без ограничения пробега) гарантии производителя, по истечении срока которой владелец транспортного средства наделяется правом безвозмездного трехлетнего (или до 150 000 км пробега) сервисного обслуживания на условиях бренда Фиат. Не является публичной офертой или информацией о конкретном товаре. Подробности у официальных дилеров Фиат.

** Юниконнект.

*** Трэкшн плюс.