

авТО перспективы

SUV от Bentley появится в 2016 году

— первоисточник —

Покупатели люксовых машин вряд ли согласятся переседать на автомобили с электрическими двигателями и никогда не откажутся от природных материалов, используемых в отделке салона. О вкусах покупателей и производственных планах компании «Б-Авто» рассказал ВОЛЬФГАНГ ШРАЙБЕР, CEO Bentley Motors Limited.



— Технологический прорыв в производстве аккумуляторов позволил почти всем компаниям включить в модельный ряд автомобиль на электрической тяге. Будет ли делать такую машину Bentley?

— Я думаю, в будущем мы увидим гораздо больше гибридных или электромобилей по всей индустрии: эта технология продолжит развиваться в ближайшие годы и частично заменит традиционные двигатели внутреннего сгорания, но, конечно, не полностью. В секторе люксовых машин, в котором представлены автомобили Bentley, чистые электромобили вряд ли будут востребованы. Мы рассматриваем возможность использования альтернативных типов двигателя, но настроены скорее привести что-то новое в автомобиль, нежели наоборот. Мы действительно нацелены развивать направление гибридных двигателей, что позволит расширить количество предлагаемых нами опций, не жертвуя при этом ощущениями от вождения, которые так ценят наши клиенты, и мы рассматриваем возможность, что наш SUV станет первым автомобилем марки Bentley, в котором будет применена гибридная технология.

— В отличие от нефти, запасы природного газа практически безграничны. Рассматривают ли инженеры Bentley газ как перспективное топливо?

— Нет, мы не рассматриваем природный газ как топливо в первую очередь потому, что пришлось бы менять конструкцию автомобиля, и ис-

пользование природного газа в целом — это не то, чего ждут от нас наши клиенты. Мы сейчас работаем над улучшением характеристик наших 8- и 12-цилиндровых бензиновых двигателей, используя, например, такие технологии, как деактивация цилиндров. В будущем, в том числе для SUV, мы рассматриваем возможность использования дизеля. Хотя в США, России и Китае дизель непопулярен, но в Великобритании и континентальной Европе спрос на данный тип моторов велик. Дизель хорошо подойдет для SUV, который будет выпущен в 2016 году, поэтому мы сейчас работаем в этом направлении, а к 2017 году мы, я надеюсь, представим свой первый гибридный мотор для него.

— За последние несколько лет произошла настоящая революция в конструкционных материалах: алюминий, магниевые сплавы и пластик пришли на смену стали. Но материалы, используемые для отделки салона, остались традиционными — кожа, дерево... Вы ожидаете сколь-либо значимых изменений в этой области?

— Мы не будем предпринимать никаких радикальных изменений в выборе материалов для салона автомоби-

ля. Наш покупатель хочет ощущать, осязать, чувствовать настоящую кожу и дерево в салоне Bentley. Надо понимать, что наши автомобили никогда не будут очень легкими: эксклюзивные натуральные отделочные материалы, разумеется, придают им дополнительный вес. Но за всю историю марки у нас не было нареканий на то, что автомобили слишком тяжелые. Есть только одно исключение — это наш гоночный концепт GT3, который весит 1300 кг, но он и не проектировался как комфортный: его задача — быстро ездить по гоночной трассе. — SUV, который вы готовитесь выпустить в 2016 году, будет похож на прототип, выставившийся на Женевском салоне год назад?

— Окончательный дизайн новой модели вы увидите в конце 2015 года. Она будет не похожа на тот прототип, что демонстрировался ранее, ее внешний и внутренний дизайн сильно изменились, и сейчас мы понимаем, что это будет настоящий Bentley. Над его разработкой девять месяцев трудилась команда нашего нового главного дизайнера Люка Донкервольке, этот дизайн уже утвержден, и нам остается воплотить его в автомобиле.

Записал Алексей Харнас

Перспективная пятилетка

— технологии —

С17 Кроме того, сегодня из разных синтетических материалов предлагают изготавливать опорные стойки подвесок, рессоры, суппорты тормозов, картеры механизмов. Выбранный отраслью «пластиковый вектор» повлечет за собой сокращение спроса на листовую прокат, подорвет благополучие металлургической индустрии. Но и та не стоит на месте, предлагая все более легкие и прочные конструкции, например полые трубы, усиленные алюминиевой нано-пенной, — это разработка Университета земли Саар.

Топливный круговорот

Открытым остается вопрос о типе двигателя. Хотя проводимые в Европе исследования и фиксируют снижение недоверия к электромобилям, очевидно, что полностью электрическим автомобилем не быть. Скорее в ближайшем будущем получат развитие машины с range-extender, вспомогательным двигателем внутреннего сгорания, работающим в паре с генератором электрического тока. Привод на колеса будет осуществляться электромоторами. Тем не менее продолжатся работы по совершенствованию традиционного двигателя внутреннего сгорания. В частности, стараются научить бензиновый двигатель работать по принципу воспламенения от сжатия, как у ди-

зельного. Это поможет повысить эффективность и сократить эмиссию. В 2020 году в Германии вступает в силу новое ограничение по выбросу в атмосферу CO₂ — до 69 г/км. Это будет самое жесткое ограничение в мире, и только моторы, работающие на сверхредких топливных смесях, природном газе, сувереличенной степени сжатия и гибкой приспособляемостью к нагрузкам смогут отвечать новым требованиям.

Компания Audi сделала неожиданную ставку в этом направлении. Совместно с ETOGAS GmbH, MT-BioMethan GmbH и EWE AG баварская автомобильная компания выстроила в городе Верльте на севере Германии экспериментальный завод по производству синтетического метана. Одна из производных — водород — добывается из воды, а другая — углекислый газ — аккумулируется из промышленных выбросов. Завод производит 1 тыс. тонн метана в год, связывая химическим путем 2,8 тыс. тонн углекислого газа — ровно столько, сколько смогли бы за это время переработать в процессе природного фотосинтеза 220 тыс. буковых деревьев. Таким образом, Audi предлагает наладить круговорот углекислого газа. При этом на таком газу смогут работать обычные автомобили.

Электрификация автомобиля будет совершенствоваться и дальше. Например, уже сегодня предлагают электромоторы, встроенные в ось

или непосредственно в колесо. Они не только приводят автомобиль в движение, но и почти мгновенно перераспределяют крутящий момент с колеса на колесо, тем самым сохраняя стабильную траекторию на дороге — такая технология получила название torque vectoring. С широким внедрением подобных решений оптимизация и гибкой приспособляемостью к нагрузкам смогут отвечать новым требованиям. Компания Audi сделала неожиданную ставку в этом направлении. Совместно с ETOGAS GmbH, MT-BioMethan GmbH и EWE AG баварская автомобильная компания выстроила в городе Верльте на севере Германии экспериментальный завод по производству синтетического метана. Одна из производных — водород — добывается из воды, а другая — углекислый газ — аккумулируется из промышленных выбросов. Завод производит 1 тыс. тонн метана в год, связывая химическим путем 2,8 тыс. тонн углекислого газа — ровно столько, сколько смогли бы за это время переработать в процессе природного фотосинтеза 220 тыс. буковых деревьев. Таким образом, Audi предлагает наладить круговорот углекислого газа. При этом на таком газу смогут работать обычные автомобили.

«В карбоновых технологиях мы видим будущее»

— первоисточник —

Карбоновый кузов и электрический мотор — вот будущее современного автомобиля по версии BMW. ХЕНДРИК ФОН КЮНХАЙМ, вице-президент BMW Group по Азиатско-Тихоокеанскому и Южноафриканскому регионам, поделился с «Б-Авто» планами компании на ближайшую пятилетку.

— Какой двигатель — гибридный, электрический, работающий на газе или более совершенный дизель — компания считает наиболее перспективным?

— BMW делает ставку не на какую-то одну технологию, а на все вами перечисленные. Классические двигатель внутреннего сгорания не исчерпал своих возможностей, и ему есть куда развиваться. То же самое можно сказать и про электротехнологию. BMW создал новый бренд — автомобили I, и здесь, во Франкфурте, мы показываем электромобиль I3 и гибридный I8. — Автопроизводители в погоне за экономичностью стремятся снизить вес автомобиля за счет при-

менения новых материалов. Какие из них — магниевые сплавы, карбон, алюминий — наиболее подходят для массового использования?

— Упомянутые мной автомобили серии I — это не только новые двигатели. На этих машинах мы демонстрируем новые технологии конструирования автомобилей с использованием карбоновых деталей. Думаю, не ошибусь, сказав, что еще никто не презентовал такое количество новых технологий в одном автомобиле.

Мы продолжаем инвестировать в технологии обработки карбона. Эти вложения можно сравнить с инвестициями в разработку болидов F1. В карбоновых технологиях мы видим будущее, и на данный момент в них мы опережаем рынок на четыре-пять лет. Если посмотреть на BMW I3, если бы мы не применили в нем наши карбоновые технологии, то этот автомобиль был бы на 25% тяжелее и, соответственно, и у него был бы меньший запас хода.

— Одна за другой марки представляют рынку микроавтомобили на одного-двух пассажиров. Ка-

ким вы видите будущее таких автомобилей, сформируется ли достаточный спрос на них?

— Микроавтомобили — это не тот сегмент, в который мы собираемся идти. Меньше автомобиль, чем Mini, который у нас есть, производить, на наш взгляд, нет никакого смысла. Потому что рынка там не существует. По нашим исследованиям, клиенты не хотят ездить на игрушечных машинах. — Современный городской автомобиль — какими характеристиками он должен обладать, чтобы успешно продаваться еще, как минимум, пять лет?

— Квинтэссенция всех технологий, которые необходимы в утилитарно городском применении, — это, конечно, BMW I3. Одна зарядка этого автомобиля будет стоить в России всего 80 рублей, а на заряженном аккумуляторе эта машина может проехать 100–150 км. То есть в условиях города на одной зарядке можно ездить несколько дней. При этом в автомобиле может разместиться четыре человека и есть место для багажа.

Записал Алексей Слащев

«Сейчас мы управляем машинами, потом они будут управлять нами»

— первоисточник —

Гибридный автомобиль, способный быстрее водителя, — так видит будущее ДЖЕРАД КИЛМАН, директор департамента разработок и инжиниринга Toyota motor Europa.

— Какой двигатель — гибридный, электрический, работающий на газе или более совершенный дизель — компания считает наиболее перспективным?

— Toyota — пионер в развитии гибридных технологий, и мы продолжаем делать ставку именно на этот вид силовых установок, чтобы сохранить свои лидирующие позиции. Современная технология топливных ячеек (fuel cell), конечно, очень интересная: позволяет создать двигатели небольшого размера, а вместо выхлопных газов на выходе мы имеем толь-

ко воду. Но пока она не заменит двигателя внутреннего сгорания.

— Автопроизводители в погоне за экономичностью стремятся снизить вес автомобиля за счет применения новых материалов. Какие из них — магниевые сплавы, карбон, алюминий — наиболее подходят для использования в автомобилях?

— Мы стремимся подобрать оптимальное сочетание материалов, делая упор на современные виды стали. Но мы рассматриваем применение таких материалов, как карбон, и его использование в сочетании со сталью нам видится перспективным.

— Современный городской автомобиль — какими характеристиками он должен обладать, чтобы успешно продаваться еще, как минимум, пять лет?

— Рынки не стоят на месте. В долгосрочной перспективе такой тип по-

купателя, как семейные пары, будет выбирать большие автомобили. Но у маленьких автомобилей тоже есть шанс. В данном случае размер имеет значение: он позволяет свободно передвигаться по городу и маневрировать. Вторая неотъемлемая часть маленького автомобиля — легкость в управлении. И третье — это топливная эффективность. Всеми этими показателями обладает Toyota Yaris.

— Какие технологии будут развиваться в автомобилях в ближайшие пять лет?

— Система коммуникаций между автомобилями будет одним из главных направлений развития. Также стоит отметить систему автономного управления автомобилем, которая сейчас активно развивается. Сейчас мы управляем автомобилями, потом машины будут управлять нами.

Записал Алексей Слащев

«Не думаю, что история двигателя внутреннего сгорания завершается»

— первоисточник —

Производитель классических спорткаров представил на Франкфуртском салоне автомобиль с гибридным двигателем. Зачем нужна такая машина в модельном ряду Porsche, «Б-Авто» рассказал ФРАНК ВАЛЛИЗЕР, руководитель проекта Porsche 918 Spyder.

— Какой двигатель — гибридный, электрический, работающий на газе или более совершенный дизель — компания считает наиболее перспективным?

— Гибридные технологии позволяют нам снизить выброс парниковых газов, использовать преимущественно электрическую тягу. Тенденция в мире такова, что я не удивлюсь тому, что когда-нибудь въезд в центр Москвы, Лондона или Лос-Анджелеса будет запрещен автомобилям с традиционным мотором. Но я не думаю, что история двигателя внутреннего сто-

рания подходит к концу: он остается оптимальным вариантом для дальних поездок. Кроме того, новые типы двигателей пока дороги, а я считаю, что автомобили как средство передвижения и мобильности должны быть доступны широкой публике.

— Автопроизводители в погоне за экономичностью стремятся снизить вес автомобиля за счет применения новых материалов. Какие из них — магниевые сплавы, карбон, алюминий — Porsche считает наиболее перспективными?

— Однозначного ответа пока нет: все указанные материалы обладают уникальными качествами, но ни один из них не дает универсального решения. Думаю, что комбинация материалов в правильном соотношении, удачный «коэффициент» в сочетании принесет успех.

— Десять лет назад спутниковая навигация была экзотикой, а сейчас она есть даже в бюджетных машинах. Какие технологии бу-


дут развиваться в автомобилях в ближайшие пять лет?

— Интерфейс, который свяжет автомобиль и водителя еще более тесно, на мой взгляд, является весьма перспективным направлением. Например, в Porsche 918 Spyder есть опция Porsche Car Connect, которая доступна на iPhone и Android. При помощи данной опции клиент может знать об автомобиле буквально все: местонахождение, количество топлива в баке и состояние зарядки батарей, пробег, температуру и многое другое.


— Porsche 918 Spyder — первый гибридный суперкар. Сколько людей трудилось над его запуском?

— Над этой машиной четыре года работало около 500 человек. 100 — на производстве, 50 — финансирование, сбыв, маркетинг, большая часть команды, 350 сотрудников, была занята собственно разработкой новой машины. Скажем, разработкой двигателя занималось почти 80 человек.

Записал Алексей Слащев



СОГЛАСИЕ
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ



20
ЛЕТ ПОБЕД

8 800 200 0101
www.soglasie.ru

8,7 млн

АВТОМОБИЛЕЙ ЗАСТРАХОВАНО НАМИ ЗА 20 ЛЕТ.

ЭТО В ТРИ РАЗА ПРЕВОСХОДИТ ЧИСЛО АВТОМОБИЛЕЙ В ИЗРАИЛЕ.

8 800 200 0101
www.soglasie.ru