

# Az autonóm kamionok megjelenése megelőzi a személygépkocsikat?



SZEMERÉDY LÁSZLÓ

Egyébként ezek a tizennyolc kerekű kamionok voltak azok, melyek számomra Amerikát jelentették ideérkezésem után. Méretük és sebességük lenyűgöz még ma is. Látványuk rabul ejtett érkezésem éveiben, amikor szemem még a GAZ51, IFA és Robur teherautók látványához volt szokva. Itt, Ontárióban jogilag szabályozták a maximális sebességüket 105 km/h-ban, de még így is elsűvít mellettem egy-egy degeszre rakott kamion, amikor 120-al megyek. Az USA útjain meg lépést sem tudok velük tartani. Ezt tapasztalatból mondom, mely tapasztalatot az Appalache-hegység kacskaringozó és igen dombos területén vezetve szereztem. A mentségem csak az volt, hogy ezek ismerik itt a járást.

De térjünk vissza a jelenbe. Az Associated Pressnek adott nyilatkozatában dr. Bernhardt kijelentette, hogy mire az autonóm személygépkocsik megjelennek a városok utcáin, a nagy terhelésű autonóm kamionok már jární fogják az interstate-, az amerikai államokkal összekötő autópályákat. Azt, hogy ez mennyire lehet igaz, igazolja, hogy dr. Bernhardt nyilatkozatát követve a CBC riportban számolt be arról, hogy a kanadai Manitóba és

Még meg sem száradt a tinta az Autótechnika szerkesztőségének megküldött előző írásomon, amikor a következő, számomra meglepő híryanag került a kezembe. A hír szerint, ha a Mercedes-Daimler board tagjának, dr. Wolfrad Bernhardt elképzelése valóra válik, akkor előbb jelennek meg az utakon az autonóm, itt tizennyolc kerekűnek becézett, óriáskapacitású kamionok, mint az autonóm személygépkocsik.

az amerikai Texas között terveznek egy utat kijelölni az autonóm kamionok számára. Napvilágot látott az Észak-Amerika Közép-kereskedelmi Folyosó Szövetség (Central North American Trade Corridor Association) nyilatkozata is, melyben kifejezték szándékukat, hogy a már meglévő úthálózatból kijelöljék azokat, ahol az autonóm teherjárművek közlekednek majd, megteremtve ezzel a kitermelt nagy mennyiségű energiahordozó termékeknek logisztikailag is értelmet adó hatékony szállítását.

A szövetség már megkezdte a javaslat végrehajtásának előkészítését, és egyeztetett a területileg illetékes körzetek hatóságáival.

Egyesek szerint az, hogy az autonóm teherszállítók jelennek meg először az utakon, csak jót jelent. A torontói fuvarozási szakértő, Sandeep Kar véleménye szerint, ha arra gondolunk, hogy az autonóm járműveket komputerprogramok irányítják, akkor nyilvánvaló, hogy ha minél több adat kerül feldolgozásra valós helyzetben, annál jobban értjük majd meg a programok működését. Ez segít azok továbbfejlesztésében.

A sheffieldi egyetem autonóm irányítási rendszer szakértője, dr. Sándor

Veres a Guardianban közzétett cikkében kifejti, hogy a sebesség és a térbeli irányok megértése és ismerése nem elegendő az autonóm járművek számára a valós közlekedési helyzetek felismeréséhez. Szükség van a statisztikai eloszlások megismerésére és a figyelembe vehető útvonal-kiválasztás tisztább meghatározására. Más szóval a járművek komputerének szükségük van a helyzet gyors felismerésére és a lehetséges megoldási variációk közül a legmegfelelőbb kiválasztására.

Az igaz, hogy a Google kocsija már órák ezreit futotta autonóm üzemben, többnyire kontrollált körülmények között, de valós városi forgalomban majd csak idén próbálják ki. De még ha a kocsik okosodnak is tapasztalataiból, a törvényhozók még hezitálnak az engedélyezéssel. Ezzel szemben sokkal könnyebb egy olyan javaslatot elfogadtatni, melyben az autonóm járműközlekedés többnyire csak kijelölt úton zajlik. Az így nyert tapasztalatok hosszú távon segítik az autonóm személygépkocsik üzemeltetése jogi és biztosítási feltételeinek a kidolgozását.

Minél több a valós körülmény közötti tapasztalat, annál több a lehetőség

a döntéskészség fejlesztésére. Ezek a kamionok általánosságban évente 80–100 000 kilométert futnak és ezért ideális jelöltek nagy mennyiségű adatgyűjtésre, amit a szoftverek javítására lehet felhasználni. A robottanulás megismerése tovább lendíti a Google és más autógyártók lehetőségeit, hogy autonóm járműveiket a piacra dobják. De a teherautók üzleti célúak. A közlekedési üzemeltetők csak akkor fognak beruházni autonóm járművekre, ha az anyagilag kifizetődő. Teljesen új marketing- és gyártmánystruktúrára van szükség, hogy ezek a járművek elkeljenek a piacon. Példának lehet felhozni az elektromos kocsikat, melyek eladása akadozik, kivéve egy gyártmányt, a Teslát. A Tesla főnöke, Elon Musk megkerülte a hagyományos autókereskedelmi hálózatot, és új fajtát létesített. Ez az oka a Tesla sikerének. Az autonóm járművek tekintetében hasonlóra lesz szükség. És ha az autonóm kamion eladásstruktúrája lesz a minta, akkor annak tapasztalataiból a személygépkocsi-értékesítés sikeres bevezetésére nagyobb az esély.

Az autonóm kamionok megjelenése más kérdést is feszeget. Mr. Kar szerint a statisztika a teherautó-fuvarozásban nagy gépkocsi-vezetői hiányt jelez. Az autonóm kamionok hosszú távon megoldást jelentenek, de mi legyen a gépkocsivezetőkkel, ha már túl sok az autonóm kamion? Adjanak nekik adminisztratív feladatokat vagy üljenek a call-centerekben, telefonhívásokra válaszolva?

Továbbra is nyitott kérdés a felelősség. Ki az, akit felelősségre kell vonni, ha egy autonóm jármű karambolozik és személyi sérülést vagy/és nagy értékű kárt okoz?

A megválaszolatlan kérdések sokasága egyelőre szinte felmérhetetlen, és én mégis már arról álmodozom, hogy jötemben-mentemben kialszom magam az autonóm kocsimban... ■

## Új Guinness-világrekord:

# A Golf TDI Clean Diesel átlagfogyasztása 2,9 liter/100 km

Az Amerikai Egyesült Államok összesen 48 tagállamán keresztülhaladó, egyedülálló útvonal a fogyasztási túrák klasszikusaként ismert, amelyen 8233 mérföldet (13 250 kilométer) tett meg a Volkswagen Golf TDI Clean Diesel – mégpedig a Guinness-világrekordok szakembereinek folyamatos felügyelete mellett.

Pilótái, Wayne Gerdes újságíró és blogger, illetve Bob Winger mérnök irányítása alatt a Golf TDI Clean Diesel átlagosan mindössze 2,9 liter gázolajjal is beírta 100 kilométerenként, ami gallononként 81 mérföldes értéknek felel meg. A nem hibrid hajtásrendszerű gépkocsik eddigi rekordja 77,9 mérföld volt. A Volkswagen of America herndoni központjába érkezvén Gerdes így fogalmazott: „Ez az eredmény jól mutatja, hogy a legkorszerűbb technikákkal és átgondolt, előrelátó vezetéssel jelentősen tovább mérsékelhető az üzemanyag-fogyasztás, valóban meggyőző értékeket produkálva.”

A Golf TDI Clean Diesel – amely az Amerikai Egyesült Államok és Kanada piacán egyaránt szerepel a Volkswagen kínálatában – 2,0 literes TDI-motorja 110 kW/150 LE teljesítményű, a vonatkozó szabvány szerint felvett átlagos üzemanyag-fogyasztása pedig gallononként 45 mérföld (5,2 liter/100 kilométer). Az amerikai egyesült államokbeli LEV3/TIER 3 kipufogógáz-szabvány formájában a Golf TDI Clean Diesel mindemellett a világ jelenlegi legszigorúbb károsanyag-kibocsátási előírásainak is megfelel. Új üzemanyag-fogyasztási rekordja immár a Golf második idei trófeája az Amerikai Egyesült Államokban, a világszerte nagy népszerűségnek örvendő alsó-középkategóriájú modellt ugyanis az 57 amerikai egyesült államokbeli és kanadai autós újságíróból álló zsűri januárban a 2015-ös „Észak-Amerikai Év Autója” („North American Car of the Year 2015”) díjjal tüntette ki.

Forrás: POHU

