

В аудитории, где проходил семинар, посвященный перспективным разработкам «Ниссана», вдруг погас свет. Лектор быстро успокоил: «Сейчас мы перейдем на резервное питание от «Ниссана-LEAF». Волнение сменилось удивлением, а когда вспыхнули лампы, специалисты поделились подробностями.



Система Multi-Sensing, распознающая объекты, передними и задними камерами умеет различать разметку, автомобили, пешеходов.

Отключение электричества оказалось частью импровизированного спектакля для журналистов. Правда, припаркованный рядом LEAF действительно снабжал энергией все здание. Это не просто демонстрация возможностей модели, а одно из направлений глобальной программы с участием многих автопроизводителей. Ее главный девиз: электромобиль – неотъемлемая часть всей энергосистемы. Например, емкость литиево-ионных батарей «Ниссана-LEAF» составляет 24 кВт.ч. В среднем хозяева

небольшого частного дома в Японии расходуют 10–12 кВт.ч в сутки. Таким образом, электромобиль обеспечит автономное питание жилища на пару дней – вполне достаточно, чтобы устранить последствия аварии в сети или переключиться на другую подстанцию.

Возможна и обратная ситуация: электромобиль способен не только заряжаться от домашней сети, но и накапливать в себе энергию от возобновляемых источников – ветряков, солнечных батарей. Таким образом, машины становятся элементом глобальной энергосистемы и позволяют отказаться от дополнительных «хранилищ» электричества. Правда, это актуально для Японии, где большинство автомобилей 90% времени проводят во дворе дома. Вряд ли этот опыт смогут перенять Европа и Америка, не говоря уже о России.

Для подключения LEAF к домовому электрошлиту используют разъем для быстрой зарядки. Он рассчитан на нагрузку до 6 кВт – такого потребления вполне достаточно для комфортного пребывания. За энергопотреблением следит блок контроля мощности (Power Control System), который будет либо прилагаться к электромобилю, либо приобретаться отдельно.

Экология и безопасность – этому были посвящены почти все стенды с новинками. «Ниссан» разработал «Зеленую программу-2016», направленную на снижение выбросов нынешних моделей и производство автомобилей с нулевым выхлопом. И вот примеры: усовершенствованные двигатели внутреннего сгорания, вариаторы, гибридные трансмиссии, а также ноу-хау для автомобилей на электротяге с топливными элементами. Что касается защиты водителей, пассажиров и пешеходов, то речь не столько о пассивной безопасности (не считая новейшей ультрапрочной и легкой стали с пределом прочности на растяжение до 1,2 ГПа), а о системах, предупреждающих аварии.

Активным круиз-контролем, который не только поддерживает дистанцию, но и может при необходимости экстренно затормозить, уже никого не удивит. «Ниссан» предлагает систему следующего поколения – Predictive Forward Collision Warning, смотрящую, подобно опытному водителю, сквозь машину. Радар на носу следит не только за впереди идущим автомобилем, но еще и за тем, что происходит перед ним (сигнал проходит под днищем ближайшего авто). Это мне рассказал технический специалист «Ниссана», пока ехали за возвышавшимся перед нами вседорожником. (А за ним, как потом выяснилось, скрывался седан.) Вдруг в салоне раздался зуммер, и машина начала тормозить. Спросить я ничего не успел – вседорожник резко шарахнулся в другой ряд, открыв глазам замедлившийся в нашей полосе автомобиль. Сработало четко: даже без экстренного торможения мы остановились за несколько метров до кормы с алеющими стоп-сигналами.

Другой электронный помощник поспособит малоопытным водителям, путающим от растерянности газ с тормозом. Японцы подсчитали: около 7000 происшествий в год случаются именно по этой причине, причем больше половины из них – на парковках. Система получает информацию от датчиков парковки и камер кругового обзора (Around View Monitor) о расстоянии до препятствий и разметке для стоянки. Если при заезде на машиноместо водитель продолжает утапливать педаль газа, включается звуковой сигнал и вспыхивает предупреждающая лампа. Дальше электроника убирает тягу и задействует тормоза. Спасены бампер и железо, а хозяин отправляется в магазин тратить сэкономленные деньги и время.

Судя по обилию новинок, энергии у разработчиков «Ниссана» хоть отбавляй. Пояснения к наиболее интересным из них – в подписях к фотографиям:





Бензин и дизельное топливо – это не только топливо, но и источник энергии. В 2005 году в Японии.



Удобрения, производимые из отходов, являются экологически чистыми. Для производства удобрений используются отходы, которые не содержат вредных веществ. Это позволяет избежать загрязнения окружающей среды. Удобрения, производимые из отходов, являются экологически чистыми. Для производства удобрений используются отходы, которые не содержат вредных веществ. Это позволяет избежать загрязнения окружающей среды.







Результаты краш-тестов публикуются на сайте Nissan.ru, на котором также можно ознакомиться с информацией о безопасности автомобилей Nissan.

















