

Come sarà il modo di guidare tra dieci anni? Come cambierà il rapporto tra autista e mezzo di trasporto? Quale sarà il nuovo profilo professionale dell'autista?

A queste domande Daimler risponde con il Future Truck 2025 con sistema "Highway Pilot", ossia un progetto di guida autonoma applicato a un Actros 1845 Mercedes-Benz (la cui veste definitiva verrà svelata alla IAA di Hannover a fine settembre), con semirimorchio Aerodynamics Trailer (già presentato alla IAA del 2012).

Si tratta di una anticipazione dell'autocarro di linea del futuro, in grado di viaggiare in modo autonomo sulle autostrade e strade di grande comunicazione europee. Per il trasporto merci sarà una realtà nel 2025 mentre per il trasporto passeggeri si può per ora solo supporre la probabile estensione del sistema, con le dovute varianti.

Ma come funziona? Semplice, dopo essere entrati in autostrada e aver disposto il veicolo sulla sua corsia di marcia alla velocità di 80 km/h, l'autista del Future Truck 2015 attiva l'"Highway Pilot" (la funzione è comunque sempre facoltativa) e il veicolo passa alla modalità di guida autonoma. L'autista può ruotare il sedile di 45° verso destra e dedicarsi a tutt'altro grazie a una consolle centrale ridisegnata in stile ufficio, completa di un tablet

SOLO DA GUARDARE. PER ORA

Alla IAA di Hannover, Daimler presenterà il Future Truck 2025 con "Highway Pilot". Un sistema di guida autonoma che anticipa il trasporto di linea del futuro. Sicurezza, efficienza e connettività sono i fattori principali. E per l'autista una evoluzione professionale

estraibile con touchscreen per svolgere altre attività e comunicare con il mondo esterno. Resta comunque il suo ruolo attivo in cabina di guida. Egli deve infatti essere in grado di riprendere il controllo manuale del mezzo in qualsiasi momento. Per tale motivo due telecamere monitorano il posto di guida e un

sensore il sedile. Sorpassi, cambi di corsia o uscita dall'autostrada sono manovre che devono essere eseguite in prima persona dall'autista, così come il suo intervento viene richiesto a fronte di situazioni particolari (cantieri o ostacoli sulla strada). In questi casi, prima di un'eventuale disattivazione del sistema "Highway Pilot" il conducente viene avvisato con un segnale dapprima ottico e successivamente acustico, affinché possa riprendere in tempo la guida manuale.

In condizioni di marcia 'normale' il sistema "Highway Pilot" mantiene sempre una distanza di sicurezza di 60 metri dal veicolo che lo precede, corregge velocemente la traiettoria per mantenere il veicolo al centro della corsia, oppure si accosta al limite della striscia di demarcazione a destra o sinistra a seconda dei messaggi che riceve (veicolo di soccorso in avvicinamento o veicolo fermo in corsia di emergenza), per tornare successivamente alla posizione normale.

Tutto questo grazie a sensori radar sul frontale e sulle fiancate, una telecamera stereoscopica dietro il parabrezza e precise cartine tridimensionali. "Highway Pilot" è completato dai sistemi di comunicazione V2V e V2I (Vehicle

to Vehicle e Vehicle to Infrastructure) che consentono uno scambio di informazioni tra l'autocarro e gli altri veicoli, come pure con il mondo al di fuori dell'autostrada.

Il tutto è integrato con i sistemi di assistenza alla guida già presenti sui veicoli pesanti di Mercedes-Benz: sistema di mantenimento della distanza, Stop-and-Go Assist, sistema di assistenza alla frenata di emergenza, Active Brake Assist 3, sistema antisbandamento e cartine tridimensionali per il Tempomat previdente Predictive Powertrain Control. A cui si aggiungono i prodotti telematici FleetBoard che vanno dalla gestione flotte (fleet management) alla gestione trasporti fino alle soluzioni App per conducente e azienda.

Insomma, con il Future Truck 2025 si delinea un sistema dei trasporti incentrato su sicurezza, efficienza nei consumi e connettività, con al centro un autista alleggerito dai carichi di stress della guida e che attraverso la disponibilità di sistemi di comunicazione elettronica a bordo veicolo, potrà sfruttare i tempi lasciati liberi dalla guida autonoma per svolgere quelle attività di pianificazione che lo qualificeranno quale effettivo 'manager dei trasporti'. Su questo scenario Daimler è decisa a giocare il ruolo di leader tecnologico in Europa. ●

