EL PAIS (SELECCION THE NEW YORK TIMES) 13/06/13
MADRID

Prensa: Semanal (Jueves)
Tirada: 400.212 Ejemplares
Difusión: 324.814 Ejemplares

Cód: 71450892

Página: 6

Sección: OTROS Valor: 9.422,00 € Área (cm2): 274,9 Ocupación: 28,71 % Documento: 1/1 Autor: Núm. Lectores: 1815000

Conducción sin manos: llega el coche del futuro

JOHN MARKOFF

ENSAYO

JERUSALÉN — El pasado abril circulé por una autopista entre Jerusalén y el mar Muerto sentado en el asiento del conductor de un Audi A7, mientras un programa informático conectado a una cámara de vídeo en el parabrisas pilotaba el coche a velocidades de hasta 100 kilómetros por hora. Aquello fue una singular declaración sobre el rápido progreso en el desarrollo de los coches no pilotados.

Aunque el muy promocionado coche de Google está equipado con cámaras, radar y los distanciómetros láser conocidos como Lidar, este destaca por su simplicidad y el coste relativamente bajo de su sistema: apenas unos cientos de dólares en materiales. "La idea es obtener el máximo de una conducción autónoma utilizando solo una cámara", explica Gaby Hayon, de Mobileye Vision Technologies, la empresa israelí que creó el sistema del Audi.

El coche de Mobileye no ofrece la autonomía lograda por los ingenieros de Google. El vehículo de estos se mezclará con el tráfico en las autopistas, cruzará sin riesgo las intersecciones, realizará giros a izquierda y derecha y adelantará a los más lentos.

Por el contrario, el auto de Mobileye solo es capaz de circular por un único carril a velocidad de autopista, detenerse y retomar dicha velocidad.

Pero al mezclar avanzadas técnicas de visión por ordenador con cámaras de vídeo de bajo coste, la empresa está demostrando lo rápido que podrá comercializarse la conducción autónoma. "No puedes hacer un equipo que valga 70.000 dólares", dice Amnon Shashua, uno de los fundadores de Mobileye, en referencia al sistema líder de Google, "e imaginar que llegará a producirse en masa".

Mobileye empezó a ofrecer recientemente la tercera generación de su tecnología, que empresas como Volvo han promocionado por su capacidad para detectar viandantes y ciclistas.

Este mismo verano empezarán a llegar gracias a más de cinco grandes fabricantes de automóviles los primeros sistemas limitados, que ofrecen una prestación conocida como "ayuda en atascos". Esos coches circularán sin peligro en las congestiones, pero requerirán que los conductores mantengan las manos en el volante.



MOBILEYE

Un programa informático de Mobileye detecta información en carretera, como la localización de otros vehículos y posibles atascos.

En 2010 fui el primer periodista que condujo el coche de Google en California, un Toyota Prius equipado con sensores que creaban un mapa sorprendentemente detallado del mundo que rodea al vehículo. Fue toda una hazaña. El automóvil desactivó el piloto automático solo en dos ocasiones, cuando adelantaba a un ciclista y más tarde al aparcar marcha atrás.

En el auto de Google me sentí desligado de la inteligencia que lo guiaba. Cuando se autopilotó en la primera curva, tuve la escalofriante sensación de que era más humano que los humanos.

Pero en el coche de Mobileye fui muy consciente de las limitaciones del piloto automático. El vehículo tenía tendencia a zigzaguear un poco cuando empezaba a distanciarse de una intersección, un comportamiento que no inspira confianza. En una ocasión, cuando pasaba junto a un coche aparcado, el Audi viró en dirección al otro vehículo. Como no tenía mucho interés en conocer las intenciones del coche, giré de nuevo hacia el centro.

Los ingenieros de Mobileye dicen que la cámara actual será complementada con cinco más: una de gran alcance y otras montadas en el lateral y enfocando hacia atrás. El objetivo, dicen, es crear un sistema con la misma capacidad que el de Google.

Después de 20 minutos conduciendo por la autopista, volví a activar el piloto automático del Audi y puse rumbo a Jerusalén. La demostración no fue tan espectacular como la de Google, pero comprendí mejor hacia dónde se encamina el sector del automóvil.