Automobile

J’ai effectué un test de traduction automatique par Google Translator. Je suis très satisfait du résultat. Qu’en pensez-vous ?

Une automobile, autocar, voiture automobile ou un véhicule à moteur est à roues utilisé pour le transport de passagers, qui porte également son propre moteur ou le moteur. La plupart des définitions du terme de spécifier que les voitures sont conçues pour fonctionner principalement sur les routes, d'avoir des sièges pour une à huit personnes, ont généralement pour quatre roues, et d'être construits principalement pour le transport des personnes plutôt que des biens. [3]

L'automobile terme a également été utilisé dans le contexte des systèmes ferroviaires électrifiées pour dénoter une voiture qui fonctionne comme une petite locomotive, mais fournit également un espace pour les passagers et les bagages. Ces voitures de locomotive ont été souvent utilisées sur les routes de banlieue à la fois par chemin de fer interurbain et systèmes interurbains. [4]

Il a été estimé en 2010 que le nombre d'automobiles a augmenté à plus de 1 milliard de véhicules, avec 500 millions atteint en 1986. [5] Les chiffres sont en augmentation rapide, en particulier en Chine et en Inde. [6]

Étymologie

L'automobile mot vient, par l'intermédiaire de l'automobile française de l'Ancien mot grec αὐτός (autos, «soi») et du latin mobilis ("mobile"); ce qui signifie un véhicule qui se déplace. La voiture autre nom est censé provenir du mot latin carrus ou Carrum («véhicule à roues"), ou le Moyen-mot anglais carre ("panier") (du Vieux-Nord française), à son tour ceux-ci sont dit-on, originaire de la Karros mot gaulois (un char gaulois). [7] [8]

Histoire

Article détaillé: Histoire de l'automobile

Le premier travail à vapeur véhicule était susceptible d'avoir été conçue par Ferdinand Verbiest, un membre

d'une mission flamande Jésuite en Chine autour de 1672. Il était de 65 cm de long maquette jouet pour l'empereur de Chine, qui était incapable d'exercer un conducteur ou un passager. [9] [10] [11] On ne sait pas si le modèle Verbiest n'a jamais été construit. [10]

Nicolas-Joseph Cugnot est largement crédité de la construction du premier véhicule automoteur mécanique ou automobile vers 1769, il créé un tricycle à vapeur [12] Il a également construit deux tracteurs à vapeur pour l'armée française, dont l'un est conservé dans. le Conservatoire national français des Arts et Métiers. [13] Ses inventions ont cependant été handicapées par des problèmes d'approvisionnement en eau et le maintien de pression de vapeur. [13] En 1801, Richard Trevithick construit et démontré sa locomotive Puffing route diable, considéré par beaucoup comme le première démonstration d'une vapeur véhicule routier. Il a été incapable de maintenir la pression de vapeur suffisante pour de longues périodes, et était peu d'utilité pratique.

En 1807, Nicéphore Niépce et son frère Claude a probablement créé le premier moteur à combustion interne qu'ils ont appelé une Pyréolophore, mais ils ont choisi de l'installer dans un bateau sur la Saône en France. [14] Par coïncidence, en 1807, l'inventeur suisse François Isaac de Rivaz a conçu son propre «de Rivaz moteur à combustion interne» et l'a utilisé pour développer le premier véhicule au monde à être alimenté par un tel moteur. Pyréolophore Les Niépce »a été alimentée par un mélange de poudre de lycopode (Lycopodium mousse séchée), la poussière de charbon finement broyées et de résine qui ont été mélangés avec de l'huile, tandis que de Rivaz a utilisé un mélange d'hydrogène et d'oxygène. [14] Ni la conception a été très réussie, comme ce fut le cas avec d'autres, comme Samuel Brown, Samuel Morey, et Etienne Lenoir avec son hippomobile, qui ont tous les véhicules produits (voitures habituellement adaptées ou des chariots) powered by maladroits moteurs à combustion interne [15].

En Novembre 1881, l'inventeur français Gustave Trouvé démontré un groupe de travail à trois roues d'automobile fonctionnant à l'électricité à l'Exposition Internationale de l'Electricité, Paris. [16]
Karl Benz, l'inventeur de l'automobile moderne

Bien que plusieurs autres ingénieurs allemands (y compris Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach, et Siegfried Marcus) ont travaillé sur le problème à peu près au même moment, Karl Benz est généralement reconnu comme l'inventeur de l'automobile moderne. [15]

Une automobile propulsé par son propre moteur quatre-temps à essence a été construit en cycle de Mannheim, en Allemagne par Karl Benz en 1885, et a accordé un brevet en Janvier de l'année suivante sous les auspices de son entreprise principale, Benz & Cie, qui a été fondée en 1883. C'était une conception intégrale, sans l'adaptation des autres composants existants, et inclus plusieurs nouveaux éléments technologiques pour créer un nouveau concept. Il a commencé à vendre ses véhicules de production en 1888.
Une photographie de l'original Benz Patent-Motorwagen, construit en 1885 et obtenu le brevet pour le concept

En 1879, Benz a obtenu un brevet pour son premier moteur, qui avait été conçu en 1878. Beaucoup de ses autres inventions fait l'utilisation du moteur à combustion interne possible pour alimenter un véhicule.

Son Motorwagen premier a été construit en 1885, et il a obtenu le brevet pour son invention à sa demande le 29 Janvier, 1886. Benz a commencé la promotion du véhicule le 3 Juillet 1886, et environ 25 véhicules Benz ont été vendus entre 1888 et 1893, quand son premier véhicule à quatre roues a été introduit avec un modèle destiné à l'abordabilité. Ils ont également été alimenté par les moteurs quatre temps de sa propre conception. Emile Roger de la France, déjà la production de moteurs Benz sous licence, maintenant ajouté l'automobile Benz à sa ligne de produits. Parce que la France était plus ouverte aux premières automobiles, à l'origine d'autres ont été construits et vendus en France par le biais de Roger Benz a vendu en Allemagne.
Bertha Benz, le premier pilote à long automobile à distance dans le monde

En Août 1888 Bertha Benz, l'épouse de Karl Benz, a entrepris le voyage de route d'abord par voiture, pour prouver la route de solvabilité de l'invention de son mari.

En 1896, Benz a conçu et breveté le premier moteur à combustion interne à plat, appelé boxermotor. Au cours des dernières années du dix-neuvième siècle, était Benz la plus grande entreprise automobile du monde avec 572 unités produites en 1899 et, en raison de sa taille, Benz & Cie, est devenue une société anonyme.

La première voiture automobile en Europe centrale et une des premières voitures fabriqués en usine dans le monde, a été produit par la société tchèque Nesselsdorfer Wagenbau (plus tard renommé Tatra) en 1897, le Präsident automobil.

Daimler et Maybach fondée la Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) à Cannstatt en 1890, et ont vendu leur première automobile en 1892 sous le nom de marque, Daimler. Il était tirée par un cheval de diligences construit par un autre fabricant, qu'ils modernisés avec un moteur de leur conception. En 1895, environ 30 véhicules avaient été construits par Daimler et Maybach, soit à la Daimler œuvres ou dans le Hermann Hôtel, où ils s'installent après des différends avec leurs bailleurs de fonds. Benz, Maybach et l'équipe de Daimler semblent avoir été au courant des travaux uns et des autres au début. Ils n'ont jamais travaillé ensemble; au moment de la fusion des deux entreprises, Daimler et Maybach ne faisaient plus partie de DMG.

Daimler est décédé en 1900 et plus tard cette année-là, Maybach a conçu un moteur nommé Daimler-Mercedes, qui a été placé dans un modèle spécialement commandés construit selon les spécifications établies par Emil Jellinek. Il s'agissait d'une production d'un petit nombre de véhicules pour Jellinek à la race et du marché dans son pays. Deux ans plus tard, en 1902, un nouveau modèle automobile DMG a été produite et le modèle a été nommé après que le moteur Mercedes Maybach qui a généré 35 ch. Maybach quitte DMG peu de temps après et a ouvert une entreprise de la sienne. Les droits à la marque Daimler ont été vendus à d'autres fabricants.

Karl Benz a proposé la coopération entre DMG et Benz & Cie lorsque les conditions économiques ont commencé à se détériorer en Allemagne après la Première Guerre mondiale, mais les directeurs de DMG a refusé de l'examiner d'abord. Les négociations entre les deux entreprises ont recommencé à plusieurs années plus tard, lorsque ces conditions se sont détériorées et, en 1924, ils ont signé un accord d'intérêt mutuel, valable jusqu'à l'an 2000. Les deux entreprises de conception standardisée,

production, achats, ventes et ils ont annoncé ou commercialisé leurs modèles automobiles conjointement, bien qu'elles gardent leurs marques respectives. Le 28 Juin 1926, Benz & Cie et DMG finalement fusionné en tant que société Daimler-Benz, baptisant l'ensemble de ses voitures Mercedes Benz, comme une marque de respect le modèle le plus important des voitures DMG, la conception Maybach tard dénommé le 1902 Mercedes-35 ch, avec le nom de Benz. Karl Benz est resté un membre du conseil d'administration de Daimler-Benz jusqu'à sa mort en 1929, et à certains moments, ses deux fils ont participé à la gestion de l'entreprise ainsi.

En 1890, Émile Levassor et Armand Peugeot de la France a commencé à produire des véhicules avec des moteurs Daimler, et ainsi de jeter les bases de l'industrie automobile en France.

Le premier modèle d'une automobile américaine avec un moteur à combustion interne à essence a été faite en 1877 par George Selden de Rochester, New York. Selden a déposé un brevet pour un véhicule automobile en 1879, mais la demande de brevet a expiré parce que le véhicule n'a jamais été construit. Après un délai de seize ans et une série de pièces jointes à sa demande, le 5 Novembre 1895, Selden a obtenu un brevet aux États-Unis (US Patent 549160) pour un moteur d'automobile à deux temps, ce qui a entravé, plus de encouragées, le développement de automobiles aux États-Unis. Son brevet a été contestée par Henry Ford et d'autres, et renversé en 1911.

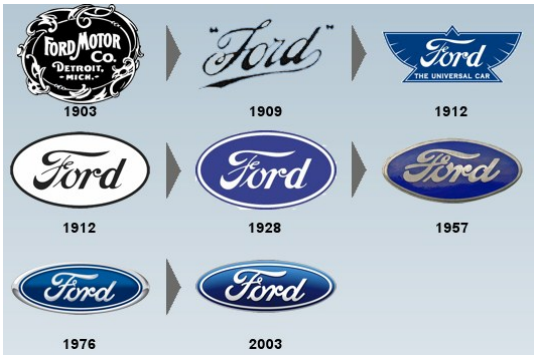
En 1893, la première course, à moteur à essence de voiture américaine a été construit et testé par les frères Duryea de Springfield, Massachusetts. La course du public d'abord le Wagon Duryea Motor a eu lieu le 21 Septembre 1893, sur la rue Taylor dans Metro Center de Springfield. [17] [18] Pour construire le Wagon Duryea Motor, les deux frères avaient acheté tirée par un cheval utilisé buggy pour 70 $ puis installé un 4 HP, seul moteur à essence cylindre. [17] La voiture avait une transmission à friction, carburateur de pulvérisation, et de l'allumage à basse tension. Il a été testé à nouveau la route sur Novembre 10, lorsque le journal Le Républicain de Springfield a fait l'annonce. [17] Cette voiture a été mis en stockage en 1894 et y est resté jusqu'en 1920 quand il a été secouru par Inglis M. Uppercu et présenté à la Etats-Unis Musée national. [17]

En Grande-Bretagne, il y avait eu plusieurs tentatives pour construire des voitures à vapeur avec des degrés variables de succès, avec Thomas Rickett même tenter une campagne de production en 1860. [19] Santler de Malvern est reconnu par le Veteran Car Club de Grande-Bretagne comme ayant fait la première à essence de voiture dans le pays en 1894 [20], suivie par Frederick William Lanchester en 1895, mais ceux-ci étaient à la fois un compromis. [20] Les véhicules de production premiers en Grande-Bretagne venaient de la Société Daimler Motor, une entreprise fondée par Harry J. Lawson en 1896, après avoir acheté le droit d'utiliser le nom des moteurs. Société Lawson a fait ses premières automobiles en 1897, et ils portaient le nom de Daimler. [20]

En 1892, l'ingénieur allemand Rudolf Diesel a obtenu un brevet pour un "moteur à combustion New rationnel». En 1897, il a construit le premier moteur diesel. [15] à la vapeur, électrique, et les véhicules à essence ont participé pendant des décennies, avec les moteurs à essence à combustion interne atteignant la domination dans les années 1910.

Bien que différents modèles de moteurs rotatifs PISTON ont tenté de rivaliser avec le piston conventionnel et de la conception du vilebrequin, seule la version de Mazda du moteur Wankel a eu plus de succès très limité.
Production en série
Voir aussi: l'industrie automobile
Ransom E. Olds

La grande échelle, la production en ligne de fabrication d'automobiles à prix abordable a fait ses débuts par Ransom Olds en 1902 à son usine Oldsmobile situés à Lansing, au Michigan et basé sur les techniques de la chaîne de montage au point par Marc Isambard Brunel au Mills Portsmouth Block, l'Angleterre en 1802. Le style de ligne de montage de la production de masse et des pièces interchangeables avait été lancé aux États-Unis par Thomas Blanchard en 1821, à l'Armory Springfield à Springfield, au Massachusetts. [21] Ce concept a été considérablement élargi par Henry Ford, en commençant en 1914.



En conséquence, les voitures de Ford est sorti de la ligne dans une quinzaine de minutes d'intervalle, beaucoup plus rapide que les méthodes précédentes, l'augmentation octuple de la productivité (exigeant 12,5 heures-homme avant, 1 heure 33 minutes après), tout en utilisant moins de main. [22] Il était si succès, la peinture est devenue un goulot d'étranglement. Seul le Japon noire serait sécher assez vite, obligeant la société à déposer la variété de couleurs disponibles avant 1914, jusqu'à ce séchage rapide laque Duco a été développé en 1926. C'est la source de remarque apocryphe de Ford, "n'importe quelle couleur tant que c'est noir". [22] En 1914, un travailleur à la chaîne pourrait acheter un modèle T avec quatre mois de salaire. [22]
Portrait de Henry Ford (1919 environ)

Ford complexe des procédures de sécurité, surtout attribuer à chaque travailleur à un emplacement spécifique au lieu de les laisser vagabonder sur les-considérablement réduit le taux de blessures. La combinaison des salaires élevés et un rendement élevé est appelé «fordisme», et a été copié par la plupart des grandes industries. Les gains d'efficacité de la chaîne de montage a également coïncidé avec l'essor économique des États-Unis. La ligne d'assemblage a obligé les travailleurs à travailler à un certain rythme avec des mouvements très répétitifs qui ont conduit à plus de la production par travailleur tandis que d'autres pays ont été en utilisant des méthodes moins productives.

Dans l'industrie automobile, son succès a été dominant, et s'est rapidement propagé dans le monde entier de voir le fondateur de Ford France et Ford Grande-Bretagne en 1911, Ford Danemark 1923, Ford Allemagne 1925; en 1921, Citroën a été le premier fabricant natif européen à adopter la méthode de production. Bientôt, les entreprises ont dû avoir des lignes d'assemblage, ou de risque bord de la faillite;. En 1930, 250 sociétés qui n'ont pas, avaient disparu [22]

Développement de la technologie automobile a été rapide, due en partie à des centaines de petits fabricants en concurrence pour gagner l'attention du monde. Principaux développements inclus allumage électrique et le moteur électrique auto-démarreur (à la fois par Charles Kettering, pour la Société Cadillac Motor en 1910-1911), la suspension indépendante, et quatre freins à.
Ford Model T, 1927, considérée comme la première automobile américaine abordable

Depuis les années 1920, presque toutes les voitures ont été produites en masse pour répondre aux besoins du marché, afin plans de marketing ont souvent fortement influencée design automobile. Il était Alfred P. Sloan qui a établi l'idée de différentes marques de voitures produites par une entreprise, de sorte que les acheteurs pourraient «passer à», comme leurs fortunes améliorée.

Compte tenu de la rapidité du changement, fabrique des pièces partagées avec l'autre afin grand volume de production a entraîné une baisse des coûts pour chaque gamme de prix. Par exemple, dans les années 1930, LaSalles, vendu par Cadillac, utilisé moins cher les pièces mécaniques faites par Oldsmobile; dans les années 1950, Chevrolet partagée capot, portes, toit, fenêtres et avec Pontiac; dans les années 1990, les groupes motopropulseurs d'entreprise et des plates-formes partagées (avec interchangeables freins, suspensions, et autres pièces) étaient monnaie courante. Même si, seuls les décideurs principaux pouvait se permettre les coûts élevés, et même les entreprises avec des décennies de production, tels que Apperson, Cole, Dorris, Haynes, ou le premier ministre, ne pouvaient pas gérer: des quelque deux cents constructeurs automobiles américains dans l'existence en 1920, seulement 43 survécu en 1930, et avec la Grande Dépression, en 1940, seulement 17 d'entre eux étaient à gauche. [22]

En Europe la même chose qui se passerait. Morris mis en place sa ligne de production à Cowley en 1924, et bientôt dépassé les ventes de Ford, tout en commençant en 1923 pour suivre la pratique de Ford de l'intégration verticale, l'achat d'Hotchkiss (moteurs), Wrigley (boîtes de vitesses), et Osberton (radiateurs), par exemple, ainsi comme des concurrents, tels que Wolseley: en 1925, Morris avait 41% de la production totale de la voiture britannique. La plupart des petites voitures britanniques assembleurs, de l'abbaye à Xtra avait sombré. Citroën fait de même en France, venant aux voitures en 1919;. Entre eux et d'autres voitures à bas prix en réponse tels que 10CV Renault et 5CV Peugeot, ils ont produit 550.000 voitures en 1925, et Mors, les Hurtu, et d'autres ne pouvaient pas concurrencer [22] Allemagne de la première masse manufacturés voiture, l'Opel 4PS Laubfrosch (Rainette), est sorti de la ligne à Russelsheim en 1924, vite fait de rendre le constructeur Opel voiture

haut en Allemagne, avec 37,5% du marché. [22]
Poids

Le poids d'une voiture influe sur la consommation de carburant et la performance, avec plus de poids résultant de la consommation de carburant accrue et une baisse des performances. Selon une étude menée par Julian Allwood de l'Université de Cambridge, la consommation d'énergie mondiale pourrait être fortement réduite par l'utilisation des voitures plus légères, et un poids moyen de 500 kg qui a été dit d'être bien réalisable. [23]

Dans certaines compétitions comme le Shell Eco Marathon, le poids moyen des automobiles de 45 kg ont également été réalisés. [24] [25] Ces voitures ne sont monoplaces (encore relevant de la définition d'une voiture, bien que 4 places voitures sont plus fréquent), mais il démontre néanmoins le degré énorme qui pèse voiture peut encore être réduit, et l'utilisation subséquente de combustible inférieure (c.-à-up à une utilisation de carburant de 2560 km / l). [26]
Sièges et le style de carrosserie
Voir aussi: le style de carrosserie de voiture

La plupart des voitures sont conçus pour transporter les occupants multiples, souvent avec quatre ou cinq sièges. Grosses voitures peuvent souvent mener six, sept occupants ou plus en fonction dans le marché intérieur organiser des sièges. Les voitures de sport sont souvent conçus avec seulement deux sièges, et très occasionnellement trois sièges. Les différents besoins de capacité en passagers et de leurs bagages a donné lieu à une grande variété de styles de carrosserie pour répondre aux exigences personnelles telles que la berline / berline, bicorps, break / succession et Multi-Purpose Vehicle / Minivan.
Technologies de carburant et de propulsion
La Nissan Leaf est une voiture tout-électrique lancé en Décembre 2010
Voir aussi: véhicule à carburant alternatif

La plupart des automobiles en usage aujourd'hui sont propulsés par un moteur à combustion interne, alimentés par la déflagration de l'essence (également connu comme l'essence) ou diesel. Les deux carburants sont connus pour causer la pollution de l'air et sont également blâmés pour contribuer au changement climatique et le réchauffement climatique. [27] prix du pétrole augmente rapidement, les préoccupations au sujet de la dépendance au pétrole, un resserrement des lois environnementales et les restrictions sur les émissions de gaz à effet de serre sont propulser travaux sur les systèmes d'énergie de remplacement pour les automobiles. Les efforts visant à améliorer ou à remplacer les technologies existantes comprennent le développement de véhicules hybrides, plug-in de véhicules électriques et véhicules à hydrogène. Véhicules utilisant des carburants alternatifs tels que l'éthanol-carburant souple ainsi que les véhicules au gaz naturel gagnent aussi en popularité dans certains pays.
Sécurité
Principaux articles: la sécurité de voiture et un accident d'automobile
Résultat d'un grave accident d'automobile

Alors que les blessures de la route représentent la principale cause de blessures à travers le monde décès liés [28], leur popularité sape cette statistique.

Mary Ward est devenu l'un des premiers décès automobiles documentés en 1869 dans Parsonstown, l'Irlande [29] et Henry Bliss l'un des États-Unis premières pertes automobile piétons en 1899 à New York. [30] Il existe maintenant des tests standards en matière de sécurité dans les nouveaux automobiles, comme l'EuroNCAP et les essais des États-Unis NCAP, [31] et d'assurance adossés à des tests de l'industrie par l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). [32]

Coûts et avantages

Article principal: Économie de l'utilisation de l'automobile

Les coûts d'utilisation de l'automobile, qui peuvent inclure le coût de: l'acquisition du véhicule, les réparations et l'entretien, de carburant, amortissement, temps de conduite, les frais de stationnement, les taxes et les assurances, [33] sont mis en balance avec le coût des solutions de rechange, et le valeur des prestations - perçue et réelle - de l'utilisation des véhicules. Les prestations peuvent inclure à la demande de transport, la mobilité, l'indépendance et la commodité. [11]

Article principal: Effets de l'automobile sur les sociétés

De même, les coûts pour la société de l'automobile globale, ce qui peut retenir les suivantes: entretien des routes, l'utilisation des terres, la pollution, la santé publique, soins de santé, et de disposer du véhicule à la fin de sa vie, peut être balancée contre la valeur de les avantages que la société génère utilisation de l'automobile. Les avantages pour la société peuvent inclure: les avantages de l'économie, tels que création d'emplois et de richesse, de la production automobile et la maintenance, la fourniture de transport, le bien-être de la société provenant de loisirs et les possibilités de voyage, et la génération de revenus à partir des opportunités fiscales. La possibilité pour les êtres humains de se déplacer avec souplesse d'un endroit à a des conséquences profondes sur la nature des sociétés [34].

Critique

Voir aussi: Les émissions des automobiles

Icône de globe.

Les exemples et les perspectives dans cette section peuvent ne pas représenter une vue dans le monde entier sur le sujet. S'il vous plaît améliorer cet article et discuter de la question sur la page de discussion. (Juin 2010)

Le transport est un contributeur majeur à la pollution atmosphérique dans les pays les plus industrialisés. Selon le projet de politique des transports de surface américaine près de la moitié de tous les Américains respirent un air malsain. Leur étude a montré qualité de l'air dans des dizaines de régions métropolitaines s'est aggravée au cours de la dernière décennie. [35] Aux États-Unis, la voiture moyenne émet 11.450 livres (5,190 kg) de l'effet de serre, le dioxyde de carbone par an, avec de petites quantités de carbone monoxyde de carbone, les hydrocarbures, et de l'azote. [36]

Animaux et les plantes sont souvent négativement impacté par les automobiles via la destruction des habitats et la pollution. Au cours de la durée de vie de l'automobile moyenne de la "perte de l'habitat potentiel" peut-être plus de 50.000 mètres carrés (540.000 sq ft) basées sur les corrélations de la production primaire. [37] Les animaux sont également tués chaque année sur les routes par les automobiles, dénommé Roadkill.

La croissance de la popularité des véhicules et les mouvements pendulaires a conduit à la congestion du trafic. Bruxelles est considérée comme la ville la plus congestionnée de l'Europe [38].

Taxes sur les carburants peut agir comme une incitation pour la production de plus efficace, donc moins polluants, la conception d'automobiles (par exemple les véhicules hybrides) et le développement de carburants alternatifs. Taxes sur les carburants élevés peuvent constituer une incitation forte pour les consommateurs à acheter plus légers, plus petits, plus économes en carburant des voitures, ou de ne pas conduire. En moyenne, les voitures d'aujourd'hui sont d'environ 75 pour cent recyclable, et utilisant de l'acier recyclé permet de réduire la consommation d'énergie et la pollution. [39] Dans le Congrès des États-Unis, le gouvernement fédéral des normes obligatoires de consommation de carburant ont été débattus régulièrement, les normes de voitures particulières n'ont pas augmenté au-dessus du 27,5 miles par gallon US (8,55 L/100 km; 33,0 mpg-imp) ensemble standard en 1985. Normes de camions légers ont changé plus souvent, et ont été fixés à 22,2 miles par gallon US (10,6 L/100 km, 26,7 mpg-imp). En 2007 [40]

La consommation de pétrole dans les XXe siècle et vingt et unième a été abondamment poussé par la croissance automobile; la surabondance 1985-2003 huile, même alimenté les ventes de véhicules à faible économie dans les pays de l'OCDE. Les pays du BRIC pourraient aussi coup de pied, que la Chine était brièvement le marché de l'automobile première fois en 2009 Décembre [41].

Les résidents de faible densité, résidentiel-seulement les communautés tentaculaires sont aussi plus susceptibles de mourir dans des collisions de voitures [recherche originale?] Qui tuent 1,2 million de personnes à travers le monde chaque année, et en blessent environ quarante fois ce nombre. [28] L'étalement est plus largement une facteur dans l'inactivité et l'obésité, qui à son tour peut conduire à un risque accru d'une variété de maladies. [42]

Voitures sans conducteur

Article principal: voiture sans pilote

Un robot Volkswagen Passat montré à l'Université Stanford est une voiture sans conducteur

Véhicules entièrement autonomes, également connus comme les voitures ou les voitures robotisées, sans conducteur, existent déjà dans le prototype, et devraient être disponibles dans le commerce aux alentours de 2020. Selon designer urbain et futuriste Michael E. Arth, sans conducteur des véhicules électriques dans les conjonctions avec l'utilisation accrue de la réalité virtuelle pour le travail, les voyages, et le plaisir-pourrait réduire de 800 millions de véhicules dans le monde à une fraction de ce nombre d'ici quelques décennies. [43] Ce serait possible si presque toutes les voitures privées exigeant des conducteurs, qui ne sont pas en cours d'utilisation et garé à 90% du temps, seraient échangés contre des publics auto-chauffeurs de taxi qui seraient en cours d'utilisation presque constante. Cela permettrait également pour obtenir le véhicule approprié pour le particulier du besoin d'un bus pourrait venir d'un groupe de personnes, une limousine pourrait venir d'une soirée spéciale sur, et un Segway pourrait venir pour un court séjour dans la rue pour une personne. Les enfants peuvent être chauffeur en matière de sécurité surveillée, conduite avec facultés affaiblies n'existerait plus, et 41.000 vies pourraient être sauvées chaque année dans le seul des États-Unis. [44] [45]

Technologies future voiture

Article principal: technologies future voiture

Cette section doit citations supplémentaires pour vérification. (Juin 2010)

La technologie de propulsion automobile en cours de développement comprennent l'essence / électrique et plug-in hybrides, véhicules électriques à batterie, les voitures à hydrogène, les biocarburants, et divers carburants de remplacement. La recherche sur les formes alternatives futures de pouvoir inclure le développement des piles à combustible, Homogeneous Charge Compression Ignition (HCCI), les moteurs Stirling, [46] et même en utilisant l'énergie stockée de l'air comprimé ou d'azote liquide.

De nouveaux matériaux qui peuvent remplacer les carrosseries en acier, fibre de verre comprennent duralumin, fibre de carbone et nanotubes de carbone.

Télématique technologie permettant aux gens de plus en plus de partager les voitures, sur un pay-as-you-go, à travers le covoiturage et les régimes de covoiturage.

La communication est également due à l'évolution des systèmes automobiles connectés.
Développement open-source

Il ya eu plusieurs projets visant à développer une voiture sur les principes de conception ouverte. Les projets comprennent Oscar, Riversimple (par le biais 40fires.org) [47] et c, mm, n. [48] Aucun des projets ont obtenu un succès significatif en termes de développement d'une voiture comme un tout à la fois du matériel et point de vue logiciel et aucune la production de masse prête open-source basé sur la conception ont été mis en place à fin 2009. Certains piratage voiture à travers le système de diagnostic embarqué (OBD) a été fait jusqu'à présent [49].
Solutions de rechange à l'automobile
Article principal: Solutions de rechange à l'automobile

Alternatives établies pour certains aspects de l'utilisation des automobiles comprennent le transport en commun comme les autobus, trolleybus, trains, métros, tramways train léger sur rail, le vélo et la marche. Car les accords de partage et le covoiturage sont également de plus en plus populaire-le leader du marché des États-Unis en auto-partage a connu croissance à deux chiffres des revenus et la croissance des effectifs entre 2006 et 2007, offrant un service qui permet aux résidents urbains à «partager» un véhicule plutôt que de posséder une voiture dans les quartiers déjà congestionnés. [50] Les systèmes VLS ont été essayés dans certaines villes européennes, y compris Copenhague et Amsterdam. Des programmes similaires ont été expérimentés dans un certain nombre de villes des États-Unis. [51] D'autres modes de transport individuels, tels que transport en commun rapide personnelle pourrait servir comme une alternative à l'automobile, si elles s'avèrent être accepté socialement. [52]
Industrie
Articles principaux: l'industrie automobile et du marché automobile

Les créations de l'industrie automobile, développe, fabrique, commercialise et vend des véhicules automobiles dans le monde. En 2008, plus de 70 millions de véhicules à moteur, y compris les voitures et véhicules commerciaux ont été produites dans le monde entier. [53]

En 2007, un total de 71,9 millions de voitures neuves ont été vendues dans le monde entier: 22,9 millions en Europe, 21,4 millions dans la région Asie-Pacifique, 19,4 millions aux USA et au Canada, 4,4 millions en Amérique latine, 2,4 millions au Moyen-Orient et de 1,4 millions en Afrique. [54] Les marchés en Amérique du Nord et le Japon ont stagné, tandis que ceux en Amérique du Sud et d'autres parties de l'Asie a fortement augmenté. Parmi les principaux marchés, la Chine, la Russie, le Brésil et l'Inde ont vu la croissance la plus rapide.

Environ 250 millions de véhicules sont en usage dans les États-Unis. Partout dans le monde, il y avait environ 806 millions de voitures et de camions légers sur la route en 2007, ils brûlent plus de 260 milliards gallons US (980.000.000 m3) de l'essence et du carburant diesel par an. Les chiffres sont en augmentation rapide, en particulier en Chine et en Inde. [6] De l'avis de certains, systèmes de transport urbain sur la base autour de la voiture ont prouvé insoutenable, consommant de l'énergie excessive, affectant la santé des populations, et en offrant un niveau de baisse de service en dépit l'augmentation des investissements. Bon nombre de ces impacts négatifs de façon disproportionnée sur les groupes sociaux qui sont aussi les moins susceptibles de posséder et de conduire des voitures. [55] [56] [57] Le mouvement de transport durable axé sur les solutions à ces problèmes.

En 2008, les prix du pétrole augmente rapidement, les industries telles que l'industrie automobile, connaissent une combinaison de pressions sur les prix de coûts des matières premières et les changements dans les habitudes d'achat des consommateurs. L'industrie fait également face à une concurrence croissante externe du secteur des transports publics, en tant que consommateurs de réévaluer leur utilisation du véhicule privé. [58] Près de la moitié des américains de cinquante-un usines de véhicules légers sont projetés de fermer définitivement dans les années à venir, avec le la perte de 200.000 autres emplois dans le secteur, sur le dessus des 560.000 emplois perdus cette décennie. [59] Combiné avec une croissance robuste en Chine, en 2009, ce qui a entraîné la Chine est devenue le plus grand producteur automobile et le marché dans le monde. Chine 2009, les ventes avaient augmenté à 13,6 millions, une augmentation significative de un million de ventes de voitures nationales en 2000. [60]

Voir aussi

Portail Auto icône portail

Article principal: Plan d'automobiles

- Classement de voitures
- Liste des pays par la production automobile
- Liste des pays par les véhicules par habitant
- Listes de voitures
- Vol de véhicules automobiles
- La pollution sonore
- Automobile de pointe
- Pilotage
- Accident de la circulation
- La congestion du trafic
- Les chiffres de la production américaine d'automobiles - des chiffres de production pour chaque marque à partir de 1899 à 2000

Références

^ Le Motocycle / Automobiles (magazine), Novembre Vol 1, No. 2, 1895, pp 16-45
^ Le livre de Mercedes-Benz par Victor Boesen, Doubleday, 1981, p. 22, ISBN 0-385-12554-2
^ Compilé par F.G. Fowler et H.W. Fowler. (1976). Pocket Oxford Dictionary. Londres: Oxford University Press. ISBN 0-19-861113-7.
^ "Atchison_177". Laparks.org. Récupérée 13/02/2011.
^ Sousanis, John (15 Août 2011). «La population mondiale de véhicules Tops 1 milliard d'unités". Wards Auto. Consulté le 17 Juillet 2012.
^ Ab Plunkett Research, «Introduction de l'industrie automobile" (2008)
^ "Voiture". (Étymologie). Online Etymology Dictionary. Archivé de l'original le 24 mai 2008. Récupérée 2008-06-02.
^ "Véhicule" dérivé de "carrus'
^ "Vapeur 1679-1681-R P Verbiest Chariot". Histoire de l'automobile: l'origine à 1900. Hergé. Récupérée 2009-05-08.
^ A b "Une brève note sur Ferdinand Verbiest». Expéditions curieux. 2 Juillet 2007. Archivé de l'original, le 3 Avril 2008. Récupérée 2008-03-18. - Notez que le véhicule illustré est le modèle du 20ème siècle moulé sous pression faite par Brumm, d'un véhicule plus tard, pas un modèle basé sur les plans Verbiest.
^ A b Setright, L. J. K. (2004). Drive On: Une histoire sociale de l'automobile. Granta Books. ISBN 1-86207-698-7.
^ Encyclopaedia Britannica "Nicolas-Joseph Cugnot".
^ A b Encyclopaedia Britannica
^ A b speos.fr. "Niepce Museum, Inventions Autres». Niepce.house.museum. Récupérée 26/08/2010.
^ A b c Ralph Stein (1967). Le Livre Automobile. Paul Hamlyn Ltd
^ Wakefield, Ernest H. (1994). Histoire de l'automobile électrique. Society of Automotive Engineers, Inc. pp 2-3. ISBN 1-56091-299-5.
^ Abcd "La première voiture - Une Histoire de l'automobile". Ausbcomp.com.

Les sites à consulter sur cette thématique :

- La page officielle wikipedia en français
- Forum Auto pour les conseils auto
- Autobiz permet de vendre sa voiture sur internet
- Kidioui permet d'acheter une voiture neuve
- Argus-gratuit.com permet de connaitre la cote argus d'une voiture
- Peugeot.fr pour les voitures Peugeot
- Renault.fr pour les véhicules Renault
- Seat.fr pour les voitures Seat
- Ford.fr pour les voitures de marque Ford