

了解更多达州本土资讯,请扫描二维码,关注掌上达州APP。



自动行驶的汽车很新鲜? “辅助驾驶系统”不能取代驾驶员

近日,市民黄女士看中了一辆汽车,打算趁今年内的优惠政策入手。当被问及这款车最吸引她的地方时,黄女士表示“开这个车不用把方向盘。”近年来,辅助驾驶技术兴起,自动行驶、自动转弯、自动停车这些功能让不少消费者震惊、心动,继而为之买单。当前汽车市场中,有很多达到“L2”级别辅助驾驶的车型,也有不少自称“L2.5”“L2+”的“自动驾驶”车型。那这些车型真的能做到自动驾驶吗?又能否保障安全?



记者体验“辅助驾驶系统” 任墨藻 摄

“辅助驾驶”不等于“自动驾驶”

前不久,黄女士在达城一家4S店中试乘试驾了某款配备“L2”级别辅助驾驶系统的汽车。为了突出产品卖点,销售人员在马路上为其展示了“自动驾驶”功能,汽车在完全脱离驾驶员操控的情况下,可以自动行驶、转弯、跟车、等红绿灯……作为一个新手司机,“不用把方向盘”的行驶体验让她印象十分深刻,“这功能太智能了,刚好弥补我车技的不足。”

走访了解,当前辅助驾驶技术的门槛并不高,达城多家4S店都拥有配备了辅助驾驶功能的汽车产品,包括大多数豪华品牌、部分普通合资品牌,而在国产品牌当中,辅助驾驶功能更加常见,尤其表现在新能源产品上。

在达城一家4S店内,记者对某款配备了L2级别辅助驾驶功能的新能源汽车进行了试乘试驾。“在这里等一下,我让试驾车自动开过来。”销售人员通过手机操作,停在车位中的试驾车以“无人驾驶”的模式启动、行驶,经过出库、转弯、调整位置,最后停在了展厅门前,这一番“遥控车”的操作方式让记者和现场看车的消费者大开眼界。销售人员表示,通过手机APP与车辆进行连接后,汽车能自动行驶至手机定位的位置,通过雷达、摄像头发现并躲避路上的障碍,这个功能尤其在雨天十分实用。在展示中记者发现,无人驾驶的汽车行动非常缓慢,打方向、刹车等动作也很生硬,算是“磕磕绊绊”地完成了任务。

试乘过程中,销售人员展示了辅助驾驶的功能,通过按下方向盘上的“定速巡航”和“让车辆接管驾驶”两个按键,开启“自动驾驶”模式。销售人员介绍,该款车搭载了5个毫米波雷达、12个超声波雷达以及5个摄像头,采用Mobileye Q4的自动驾驶芯片,可以

自动识别周边车辆、道路标识牌、实线或虚线等等,来控制行驶速度,保持行驶轨迹。

随后,记者坐到驾驶位,在体验“自动驾驶”功能时,汽车能实现自动跟停、自动变道等操作。但在行驶的过程中,能明显感受到该车在中线左右来回摆动,车道保持功能欠佳,加之该车马力较大,提速较快,变道时是以“加速”的状态完成,让驾驶者有种恐慌感。另外,在部分道路上的线不够明显时,该车因无法识别道路会退出“自动驾驶”模式,当路上的线再次出现时,又自动进入到该模式,频繁的“退出”“进入”给人不靠谱的感受。据了解,所谓的“自动驾驶”是该款车的主要宣传卖点之一,但其实际表现,完全不能让人放心。

“L2”级别是市面主流

查询资料得知,国际汽车工程师协会对于驾驶员辅助系统级别总共分为L0、L1、L2、L3、L4、L5六个等级。L后面的数字越大代表等级越高,技术越好。L0是最低等级,和自动驾驶完全不沾边。L1级别为辅助驾驶,可以给驾驶者一些比较简单的辅助支持,比如ACC自适应巡航功能,通过车身上的雷达系统检测路况,做出加速、减速、刹车动作,实现自动跟车。

L2这个级别是当前主流的“辅助驾驶”系统,车辆可以实现部分功能自动化,除了ACC自适应巡航,多了车道保持系统、自动刹车辅助系统、自动泊车系统等。L2级别的“辅助驾驶”能让开车变得更加轻松,甚至在行驶过程中驾驶员的手可以短暂离开方向盘,但驾驶者需持续保持注意力,随时准备接手车辆。

据了解,目前在达城,甚至国内能见到的,极少超过L2级。至于那些所谓的“L2+”“L2.5”只是厂商的宣传手段,事实上根本没有这一档,它们的本

质都是“驾驶辅助系统”,只能对驾驶行为起到辅助的作用。有的销售人员为了凸显自家产品更先进、更智能,对“辅助”概念模糊表述,用“自动驾驶”的说法大力宣传,是一种不负责任的表现。作为消费者要了解,不论是“L2”还是“L2”后缀某种宣传方式,都只是“辅助驾驶系统”,绝不等同于可以任其自动驾驶。

“辅助驾驶”实用性不高

市民唐女士是一位新能源汽车车主,她的车拥有L2级别的辅助驾驶,也包括了上述试驾车的绝大部分功能。“当时就是看中了这个‘自动驾驶’的功能,我以为有了这些功能开车就能变得更轻松。但是我慢慢发现,开启这个模式后车开得很慢,刹车又重,心里也是悬着的,体验感并不好。”唐女士表示,现在已经基本放弃了这个功能。

“把汽车交给电脑控制我觉得不靠谱,我是个老司机了,关乎安全的事情我还是更相信自己。”市民谢先生也是一位拥有“辅助驾驶”功能的车辆的车主,他表示,买车的时候根本没考虑过这个功能,也从来没有使用过。

采访了解,大多数消费者对于“辅助驾驶”功能的使用率并不高,“不成熟”“不安全”“不放心”“不舒适”都是其中的原因。当然,随着电脑程序越来越精密,辅助驾驶系统会不停地升级,汽车制造商终究会研发出更靠谱、更安全的自动驾驶系统。但目前来说,L2级别的“辅助驾驶系统”还远远达不到绝对安全的标准。面对驾驶过程中的突发状况,电脑是否能及时判断?又能否作出合理准确的处理?也许自动跟车、自动转弯看起来很惊艳,但若出现问题,后果不堪设想。在行驶过程中,驾驶员应时刻保持专注,将“安全”牢牢握在自己手中。

□达州日报社全媒体记者 任墨藻