

自动驾驶成噱头：卖车的不信买车的信了



随着用户数量的猛增和相关车型的涌现,自动(辅助)驾驶这个词开始频频出现在相关新闻里。

9月22日,一位车主驾驶自己的理想ONE行驶在青岛G18高速上,当时他开启了辅助驾驶功能。行驶中车辆追尾了一辆违规变道的厢式货车,事故导致理想ONE的A柱断裂,同时车上7个安全气囊无一弹出。最关键的是,事故发生前辅助系统未预警或减速。

时隔22天之后,理想给出了回应,一是宣布了交警部门的判定结果,大货车违规变道负全责;二是承认L2级的辅助驾驶系统目前仍存在局限性,建议各位车主安全使用辅助驾驶。

一时间,理想官方说明引发了很多车主与网友的热议。观点基本上呈现两极分化,有声音质疑很多汽车的辅助驾驶系统软硬件不完善,卖车时销售人员吹得天花乱坠的驾驶辅助系统,真遇到事儿也只是“样子货”;也有理性的网友表示,车主不能过于信赖系统,否则就会导致事故发生。

无独有偶,10月中旬,广东东莞街头一辆车身标注“无人驾驶出租车”的测试车辆也发生了车祸,让“无人驾驶”是噱头的议论再次掀起。不少在购车时在自动辅助(辅助)系统的车主,也因此捏了一把汗。

那么,面对现阶段的自动驾驶(辅助)系统,车主们在行驶中都有哪些切身感受,又有哪些痛点和期待?

辅助驾驶,车主更累?

“深圳的市区上下班高峰时太塞车了,所以才选择具备自动(辅助)驾驶功能的车型。”

今年7月,家住南山的张先生购买了一台配备L2级辅助驾驶系统的顶配新能源车型,为的是日常上下班堵车时更加轻松些。他告诉懂懂笔记,自己最怕的滨海大道这段路,高峰时经常堵得水泄不通。即便之前驾驶的是自动挡汽车,右脚频繁地切换油门刹车也让

他疲惫不堪。

他最讨厌堵车时有“聪明人”违规变道加塞,更厌烦紧盯前车的神经紧绷,“所以在买车时,销售说L2级别有(全速域)自适应(巡航),特别适用堵车跟车的情况,我就动心了。”

为了全速域自适应巡航功能的“省心省力”,他购买了这台配备L2级辅助驾驶的顶配车型。但随后的几周,他将新车开上路之后却发现,所谓的辅助功能有些鸡肋,“堵车时还是要打起十二分精神,不然很容易出事。”

在出现堵车的情况时,这款车型通常都可以能实现紧跟前车、亦步亦趋。但前提是,其它车辆是按规行驶的。由于强行违规变道、突然加塞的“聪明人”实在太多,即便自适应巡航时紧贴前车行驶,还会有车辆突然加塞进来。

“有时候旁车别车太突然,系统识别到了之后会紧急刹车,那感觉就和撞墙一样。”如果是缓慢加塞的情况,辅助驾驶系统有时会适时减速,但有时会将加塞车辆识别为前车,继续往前跟进,甚至紧贴加塞车的一侧,感觉很危险,“我必须紧急刹车,要不撞上去了。”

张先生回忆,最极端的现象是突然遇到加塞车,系统自动解除了辅助驾驶模式,这时他就要迅速介入人工驾驶状态。由于不知道系统何时会解除辅助,何时会出现急刹车,何时会识别错误,即便开启着辅助驾驶系统,他仍觉得心神疲惫。

辅助驾驶系统出现的这类问题,同样困扰着家住广州白云区的吴先生。吴先生告诉懂懂笔记,他购买的是一辆号称配备L2.5级辅助驾驶系统的新能源汽车,导购表示车辆要远远超过L2级别的其他车型。但在实际的行驶当中,他时常发现系统识别会出现错误。

“最讨厌的是在高速上开启辅助驾驶系统时,车里会有限速标志的识别提示,可是扫到那些闸道口、收费入口的30、40公里限速路

牌时,那就郁闷了。”吴先生表示,如果车辆在高速路最右侧车道行驶,系统经常会误识别匝道的限速路标,然后频频提醒驾驶员减速。

每途径一次匝道口,系统都会识别一次限速,或者将不知从何扫描到的数字,识别为限速,同时发出指令提示驾驶员减速,“我只能走最左道,或者关闭辅助系统,但当初买车的时候花钱要的就是辅助驾驶系统,这只能关着开车总觉得亏。”

可见,一些L2甚至汽车厂商宣称的L2.5驾驶辅助系统,在部分驾驶应用场景之下并不能有效减轻驾驶员的疲劳。在堵车加塞路况下,甚至会使得驾驶员更加费神,加重了驾驶员干预车辆的程度和频次。

对此有分析人士认为,目前配备了自动(辅助)驾驶的车辆,车上传感硬件仍有很多限制,加上国内城市的路况复杂,经常导致驾驶员介入驾驶也在情理之中。那么,那些配备更多传感硬件更多,更先进设备的自动驾驶(甚至是企业宣传的无人驾驶)车辆,是否能妥善处理复杂路况,减少驾驶员的频繁介入,甚至实现真正意义上的“无人驾驶”呢?

无人驾驶,仍难离“人”

“无人驾驶现在更多的只是科技企业的噱头罢了。”

说起近日在东莞发生的“无人驾驶出租车”事故问题,曾经在一家科技创投企任自动驾驶测试车辆安全员的马滨(化名)笑了起来。他告诉懂懂笔记,那则事故的新闻图片中所谓“无人驾驶出租车”,其实并未配备复杂的传感设备。

他表示,从外观上看或许车辆只是一台普通的特斯拉“素车”(无改造),充其量是一台配有基础辅助驾驶系统的新能源汽车,“你看目前在国内真正进行测试的无人驾驶(车辆),哪一台不是配备了复杂、众多的传感、影像设备?”

但即便配备了大量传感设备

的无人驾驶测试车,上路行驶时也无法做到安全员零介入。实际情况是,安全员介入自动驾驶测试车的频次并不低,“入职之初公司培训时就讲,安全员的职责是当测试车发生紧急状况时,才能介入驾驶。”

而他面临的大部分工作要求是,安全员只是自动驾驶测试车安全的最后保障,无需过度介入车辆上路行驶。可是出车之后马滨发现,即便在限定的安全测试区域行驶,车流量低、道路设施完善情况下,他仍要经常介入驾驶。

“高级别的自动驾驶,比L2辅助驾驶更智能一些,在宽敞的大路上基本无需担心,但是在复杂路况的处置上,还是有明显的问题。”马滨表示,在测试车辆正常驾驶时,若有普通车辆变道、加塞,还是会出识别不及、处置过度,突然减速或刹车的问题。

这时,作为测试车最终安全保障的安全员,就要迅速介入车辆驾驶,采取相关操作举措,及时避免碰撞和剐蹭的发生,“事实上,我们测试的车辆每天上路5个小时,安全员(介入)驾驶大概占了四分之一的时间。”

通常在路口拐弯、跟车、变换车道、切换主辅路时,他们都会需要介入驾驶。据马滨透露,理论上自动驾驶车辆可以实现自主控制的变道操作,但在实际行驶过程中,如果前车是突然靠边停车,测试车辆有很大几率不会进行变道避让。

“出现许多次了,前车的车靠边停车,测试车也直接停车,等前车走了之后再跟行。这时安全员就必须介入,谁知道前车会停多长时间,而且变道才是正常的驾驶行为。”

马滨强调,除非路上所有驾驶员都遵守交规驾驶车辆,不然即便是L3以上的高级别自动驾驶系统,也无法离开“人”的介入。

相关数据显示,国内外自动驾驶交通事故中,有一半以上的原因都是驾驶系统的过错。即便目前自动驾驶领域最知名的Waymo,每行驶8.95千公里也需要进行一次人工干预(若不进行干预将会发生事故)。这也说明,自动驾驶的识别机制、决策机制仍不完善,难以应对较为复杂的路况,L4级别的“无人梦想”只能在理想、完善的环境和路况下实现。

概念繁多,噱头太重

“说白了,现在很多自动(辅助)驾驶只是车企时的噱头。”

曾在广州一家新能源车4S店从事销售工作的胡勇告诉懂懂笔记,为了向客户展示销售汽车的辅助驾驶功能,4S店往往会要求销售、试驾员陪同客户试车时,要向客户展示辅助驾驶或自动驾驶相关功能。

但自从销售人员陪同客户体验自动驾驶功能后,试驾变车祸的

新闻就频频见诸网络。胡勇和店里的其他销售、试驾员现在也不太敢放手演示车辆自动、辅助驾驶功能,“我私底下试过,国内当前路况下,这些自动驾驶、辅助驾驶功能真的很鸡肋。”

除非客户明确要求,否则他们基本上都不会展示自动刹车、车道保持等“危险”功能,只会在4S店设计好的场地内,展示风险系数较低的自动泊车功能。但是作为新车型的卖点,不少4S店、销售员还是会想用户宣传车辆具备自动驾驶、甚至“无人驾驶”的“能力”。

“最常用的话术,就是告知客户这些拥有自动驾驶系统的汽车,可以减轻驾驶汽车时的疲劳,而且能在紧急情况下采取相应措施,避免事故。”胡勇认为,正因为一些销售夸大海口,厂商宣传时也明显有夸大成分,才会导致消费者盲目信赖辅助驾驶、自动驾驶的功能。

他发现一些与厂家有宣传合作的网红,在网上发布一些“开车时手脱离方向盘四顾聊天”的短视频,基本上也有误导观众、混淆辅助驾驶、自动驾驶与无人驾驶概念之嫌,“现在一出现自动(辅助)驾驶的事故,网上都会涌现大量负面的观点,也是行业过于夸大宣传所导致的结果。”

汽车自媒体人彭宇告诉懂懂笔记,目前市面上大部分车型宣称配备的自动驾驶功能,其实只是L2级别辅助驾驶系统。这一等级只能给车主提供路况预判、行车建议信息,即便是其中的紧急制动功能,也可能在特定环境下出现时效问题。

“但是新造车、传统车企为了博眼球,往往会夸大L2辅助系统的作用,甚至编造大量令人混淆的概念,如L2.5级、准L3级也是无人驾驶的说法。至于目前辅助驾驶技术可实现的程度,车商应该都心知肚明。”

彭宇分析,为了规避夸大宣传所造成的不良影响,包括避免承担严重的责任与后果,车商在出售汽车的说明书上,通常都会用小段文字说明,之前销售所述的天花乱坠的高级功能,只是“有限的辅助驾驶系统”,车主双手并不能因此解放,仍要时刻关注路况“参与驾驶”。

的确,当配备有辅助驾驶系统的车辆发生车祸后,舆论和厂商一般都会将责任归咎于车主,称车主过于信赖辅助驾驶系统。但试想一下,车主之所以信赖厂商开发的辅助驾驶系统,有多少不是源自于销售环节的噱头,企业夸大宣传的成分?

值得庆幸的是,随着自动驾驶的发展,公众对于自动驾驶技术的态度也从盲目追崇,日趋回归理性。面对车商销售的噱头,看着那些为博眼球包装出来的L2.5级、准L3级,甚至是“准无人驾驶”,理性消费理念正在形成。

老乡建筑装修

35年 装修经验 做工精细
诚信务实 保质保量 价格合理

- 餐馆、商业型建筑维修
- 地下室、阳台、围栏
- 屋顶、室外装修 Siding
- 扩旧房、更换/变新门窗
- 水电木工、厨、浴、卫翻新
- 内外油漆、瓷砖、地板

9-157

(Korea)443-765-5959 (中文)443-953-8866

妈妈乐 第五代 抽油烟机

大华府地区总代理 创新结构 品质保证 全美销售冠军

- 斜面抽吸
- 专利斜风箱
- 好拆、好洗、好保养

吸风面内角84度向上仰
吸风口正对前面炒锅
外角96度俯射范围扩大
涵盖四个炉眼
吸力集中没有分散
吸力强 960CFM
声音3.2 SONES

符合流体动力学(FLUID
DYNAMIC AIR FLOW)的原理
设计,内部前后两端面积不同,由
薄后送风无阻力,吸力比它牌强
1/3,声音约只有它牌的一半。

内部配件很容易拆下,
可放入洗碗机里清洗。(台湾
制造)

马达永久保证
零件十年保证

热门型号: RL30S、SP730S, 本店有现货 网上有影片示范 www.pacairusa.com

30年经验,安全使用,卖屋增值
10614 Oak Pl, FairFax, VA(近495,66) 703-385-8681 傅先生 mrfusale@yahoo.com