

自动驾驶来了!真的靠谱吗?

专家:技术瓶颈还需打破,相关法律、政策被呼吁跟进

那个曾只在科幻电影里才有的汽车自动驾驶场景,已不知不觉走入现实生活。不久前,长安睿骋完成从重庆到北京2000公里的自动驾驶路程,更是让国内汽车自动驾驶向前迈了一大步。当自动驾驶成为汽车发展趋势时,不仅有大小车企提前布局,更有各类科技、互联网企业涉足,并正向更高一层技术的无人驾驶迈进。

然而,近期特斯拉、谷歌等自动驾驶汽车先后陷入交通事故漩涡,给原本人气火爆的自动驾驶浇了一盆冷水。在自动驾驶全面普及、并晋级至无人驾驶的道路上,技术的瓶颈无疑需打破,此外,相关法律、政策也同样被呼吁跟进。

■记者 胡锐



自动驾驶汽车应该会渐渐成为一种新的潮流趋势。

趋势预测

自动驾驶 升级为无人驾驶

虽然还存在技术瓶颈,相关法律也尚未建立,但对未来汽车的发展,自动驾驶仍被认为是长期趋势。“无人驾驶汽车将可缓解交通拥堵,还在节能减排上发挥重要作用。”中国工程院院士、中国第一汽车集团副总工程师李骏就曾表示,自动驾驶是避免人为驾驶失误,实现“零事故”驾乘愿景的有效途径。国务院发展研究中心原副主任刘世锦也指出,汽车产业智能化发展,也有助于缓解和解决我国能源紧张、城市环境恶化以及交通环境污染程度加深等一系列关乎社会民生的问题。

据世界卫生组织(WHO)统计,全世界每年约有130万人因道路交通事故而丧生。其中,约90%的交通事故都是人为原因造成的。此外,自动化车辆在交通拥堵时亦能轻松驾驶,并可缩短行程时间,降低耗油量。

据科技市场调研机构“IHS Automotive”预测,2050年前,不管是商业汽车还是私人汽车,几乎都是无人驾驶,随着愈来愈多无人驾驶汽车上路,行车将更为安全。“在一些特殊领域,比如出租车、大巴,可能特别迫切需要无人驾驶,因为可以节省人工成本。”王传福曾表示。

据了解,在自动驾驶技术方面,目前各大车企的研发路径总体上趋同,都是以车道保持、自动泊车、盲点检测等安全系统开始,逐步增加障碍物主动避让、自主转向变道等智能技术,最终发展为无人驾驶。

政策助力

自动驾驶纳入实施方案

去年,我国政府发布了“中国制造2025”,也将智能网联汽车列入未来十年国家智能制造发展的重点领域。近日,由国务院发展研究中心、中国汽车工程学会和大众汽车集团(中国)联合编著的《2016中国汽车产业发展报告》提到,实现智能化成为汽车产业的发展关键点。

而国家多部门近期联合发布的《推进“互联网+”便捷交通促进智能交通发展的实施方案》,也将汽车自动驾驶正式纳入发展实施方案。开展自动驾驶核心零部件技术自主攻关。充分利用大数据和云计算,实现智能共享和自适应学习,提高驾驶自动化水平。提出了车联网与自动驾驶的技术创新发展趋势和应用推广路径,并明确了相应的引导政策和示范项目。

自动驾驶 渐成汽车产业关键词

一穿着西装革履的司机站在车旁,用手机遥控汽车停车入库、出库;车辆行驶时,可实现自动跟车、变道、加减速度等辅助驾驶,整个过程对司机来说,轻松、简单。这是9月3日,奔驰全新长轴距E级车在长沙上市时的情景视频。只要拥有这款奔驰,便可体验到这些辅助驾驶带来的乐趣与便利。

“不到50万元的奔驰,却有如此炫酷的自动驾驶功能,定能热销。”本地奔驰经销商湖南鹏龙瑞丰市场经理贾佳认为,在ABS等基础技术成为汽车的标配后,智能驾驶正成为汽车的一大卖点,在目前自动驾驶技术在国内还处于发展期时,他对这款新车充满信心。

其实,如今配置了驾驶辅助系统的汽车已不止局限于奔驰、宝马等高端品牌,国内很多合资及自主品牌的汽车也搭载了诸如自适应巡航、智能泊车辅助等一些基本的自动驾驶辅助功能。消费者对这些基本的自动化功能也渐渐从陌生到熟悉,操作起来也驾轻就熟了。

“我的这款合资车就带定速巡航功能,车价没超过20万。”长沙一车主向记者说起刚买车时对定速巡航功能的好奇,以及第一次在高速路使用该功能时的自豪,现在虽然早已过了那份新鲜劲,但仍觉得在避免超速和在舒适驾驶上确实有帮助。近年来,自动驾驶成为汽车产业的关键词,不仅车企们争相涌入,消费者也将之作为买车重要考量指标。

在国内,不仅六大汽车集团全部已进军自动驾驶领域,其他民族车企也纷纷加入了自

动驾驶的研发行列。早在今年1月,比亚迪董事长王传福就透露过,比亚迪除了自己在研发自动驾驶技术外,还在两三个月前与百度开展了无人驾驶项目的合作研发;今年4月,长安睿骋完成从重庆到北京2000公里的自动驾驶行程,并创下国内第一个无人驾驶汽车的长距离实际道路测试;此外,吉利、奇瑞、长城等车企也已涉足自动驾驶。

在国外,大众近期发布了一个全新的2025战略规划,而自动驾驶技术就是其中重要部分。大众希望在十年内完成极具竞争力的自动驾驶系统(SDS)的自主研发,并取得许可。此外,大众汽车集团还将在全球建立三个名为“未来中心”的研发机构,其中一个在北京,这个未来中心的研发重点之一就是汽车的智能化。

今年3月21日,通用汽车总裁丹·阿曼来华时表示,已瞄准了自动驾驶等业务领域,并打算加速拓展。而早在3月初,通用汽车就宣布收购了硅谷的一家无人驾驶技术初创公司,已在自动驾驶这块布下一枚棋子。这样一来,在自动驾驶的这个方向,通用汽车就至少已经投入了15亿美元。而为了更好地收集自动驾驶的实际应用数据,今年通用汽车还会在美国密歇根州的沃伦技术中心园区投放配备了自动驾驶技术的雪佛兰Volt沃蓝达车队。

在自动驾驶领域,不仅有传统车企的进军,更是出现了一些非传统汽车企业。5月19日,美国优步宣布,将在美国东部宾夕法尼亚州匹兹堡启动自动驾驶汽车的公路行驶试验,将收集市区的实际行驶数据,加快改善自动驾驶系统,力争2020年之前实现实用

化。此外,特斯拉、谷歌、百度等一批新兴科技和互联网企业也积极参与布局。

去年,百度无人驾驶汽车首次在北京五环进行测试,自动驾驶最高时速100公里:这是百度自2014年9月宣布进入无人驾驶汽车研发领域后交出的首份成绩单。

自动驾驶 你就能撒手不管了?

然而,正当自动驾驶成为众望所归时,被认为代表了自动驾驶一流水平的特斯拉出事了。今年5月,美国一辆特斯拉Model S在自动驾驶模式下,发生撞车事故,导致司机身亡。据了解,这辆Model S汽车的自动驾驶系统没有及时感应到前方出现的拖挂车白色侧面,导致Model S没有及时启动刹车,最终酿成大祸。

然而此后,特斯拉及谷歌自动驾驶汽车又被爆出在自动驾驶下发生交通事故,并负有事故责任的事例。而且谷歌研发的自动驾驶汽车也被爆在大街上出现交通事故,并需负有事故责任。

可以说,目前不管是谷歌还是特斯拉这两个走在自动驾驶技术前列的企业,都不能自信地说自己的自动驾驶技术已经完善到能够适应所有的路况。最近的接连几次事故就足以表明。

前段时间发布的一份有关无人驾驶汽车的报告中,展示了它的最新进展。通过车载激光雷达和其他传感器,谷歌的无人驾驶汽车才刚刚能够做到规避像是骑行者这样大体积的灵活运动体。如果面对的目标再小一些,是一个小孩、一条狗、一只猫或者其他东西,汽车可能并不能进行有效规避。

业内人士指出,日本和NASA共同合作开发的ProPilot

自动巡航系统,目前也还只能实现单车道道的开车需求,在车变道方面还没有相应的系统,更不要说能够处理都市街道、十字路口这样复杂的路况了。而目前在真实的路况是,你无法预知路边是否会突然跑过一个孩子,或者谁家的小狗小猫。而如果把识别的精度做到能够识别小动物,那么空中飘过的塑料袋或者废弃报纸,这些东西要是恰巧被传感器识别,是否需要停车规避呢?

面对这类突发的状况,自动驾驶系统的每一步调整都涉及到大量复杂场景的计算,如何在一个车载系统中完成这些庞大的极端量,对于车载计算机系统来说是一个考验。

此外,目前还没有哪个国家的法律明确规定自动驾驶车辆发生事故时的责任归属。对此,湖南汽车流通协会会长马湘滨表示,不管是技术瓶颈,还是法律的不完善,自动驾驶汽车要全面实现商用,还面临着不小的挑战。

不仅如此,针对特斯拉接连发生事故,美国权威评测杂志《消费者报告》前不久发文指出特斯拉汽车公司应该停用“Autopilot”驾驶辅助系统的自动转向功能。美国国家公路交通安全管理局就此向特斯拉发出了数据检测请求,并要求特斯拉提交该系统的设计改进、系统升级、辅助驾驶开关提醒等方面最新数据,以此判断该系统安全性是否足以在路上行走。

其实早在去年11月,中国香港的监管者就禁止半自动驾驶技术上路,并要求特斯拉从该公司的车型中移除这项功能。从目前特斯拉现阶段推出的“辅助性自动驾驶功能”运行情况来看,自动驾驶汽车并没有它所描绘的那样美好。