自动驾驶出租车长沙上路，可免费试乘

能对行人“乖巧”礼让、对近距离超车自动避让……的哥体验后大赞，担心自己失业

自动识别红绿灯、智能变道、“礼貌”避让行人……对很多普通人来说只存在于电影里的无人驾驶，真实地来到了长沙市民身边。9月26日，开放道路智能驾驶长沙示范区正式启用，百度首批45辆自动驾驶出租车队（Robotaxi）开始在长沙试运营，近百名嘉宾、市民代表等参与了试乘。市民即日起可通过Apollo官网进行申请免费体验试乘。（扫报眉二维码可看相关视频）

■记者 潘显璇 实习生 何贻花 钟丛宇

9月26日，长沙市梅溪湖，百度无人出租车队整装待发。

车内，乘客区屏幕实时显示路况。 记者 潘显璇 摄

每辆车均配有安全员

“车上坐有安全员，但全程没有进行任何操作，当遇到有行人过马路时，车辆会提前降速或停车。车子比我想象的要智能得多，整个体验过程速度不快，十分平稳。”9月26日，长沙市出租汽车有限公司的出租车司机彭友良作为荣誉市民代表坐上了Robotaxi，他对十几分钟的乘车体验大为赞叹。

作为一名出租车司机来体验无人驾驶的taxi，彭友良笑称，技术的发展怕是要让自己失业了。不过，技术人员在交流时告诉他，“那还有一个漫长的过程。”

三湘都市报记者注意到，出于目前政策法规要求以及乘客的安全，Robotaxi在驾驶位均配备了一名安全员。在行驶过程中，Robotaxi可以根据路况进行智能变道，可以判断周边车辆的行驶状况，会对近距离超车等情况作出自动避让。碰上前方有行人通过，Robotaxi会非常“乖巧”地减速刹车，礼貌避让。体验过程中，乘客区屏幕实时显示路面上的行人、汽车，即使有车辆遮挡，也能提前看到前方红绿灯变化及等待时间，所有车况路况一目了然。

市民可免费预约体验

实际上，早在2019年6月，百度自动驾驶平台Apollo就获得了长沙市政府颁发的45张可载人测试牌照。8月2日，首批车辆陆续抵达长沙。为了让市民能尽早体验Robotaxi，在此次试运营之前，车队每天进行7小时不间断测试，已经持续了1个多月，以充分熟悉长沙街头的路况和场景。

此次百度用于长沙的试运营车辆，是与一汽红旗联合研发的“红旗EV”，为中国首批前装量产L4级自动驾驶乘用车。“红旗EV实现了全方位升级优化，是Apollo自动驾驶技术迭代的最新成果。”百度自动驾驶技术总监陶吉介绍。

百度副总裁、智能驾驶事业群组总经理李震宇表示，“Robotaxi在长沙开启试运营，标志着Apollo Robotaxi从内部研发逐步走入市场，在真实场景中获取反馈，在此过程中我们一定要坚守安全第一的价值观。”

记者了解到，从9月26日起，长沙市民可登录Apollo官网申请成为种子用户，幸运的用户将有机会获得试乘体验。试运营期间，Robotaxi不收取任何费用。

连线

“擎天柱”也拿到“驾照”啦

记者实地体验欧曼超级重卡自动驾驶

如果《变形金刚》里的擎天柱穿越到现实社会，他做的第一件事会是什么?或许，应该是考一本“驾照”吧——对，自己开的那种。

9月26日，以“智能驾驶，智慧前行”为主题的福田戴姆勒汽车自动驾驶媒体体验活动，在国家智能网联汽车（长沙）测试区顺利举行，三湘都市报记者得以现场体验参与本次开放道路测试的欧曼EST超级重卡自动驾驶技术。记者同时还了解到，今年6月，欧曼EST超级重卡已在长沙国家级验证测试场完成超过5000公里的自动驾驶模式测试里程，并以41项测试100%通过的成绩，获得了长沙市人民政府颁发的智能网联汽车开放道路测试牌照，成为了国内首家获得智能重卡开放道路测试牌照的重卡企业。

与普通重卡不同之处

在9月26日的体验活动中，记者被分配到城市道路组，与之同时进行的还有高速路况的体验。

乍一看，这台重卡的外观与普通汽车别无二致，不同的只是多了许多传感探头。通过登车梯“爬”入驾驶室，两名技术人员已端坐待命。据悉，2-3名技术人员是此类重卡道路测试的标配。其中一人坐在驾驶员位置，不过绝大部分时间里，他无需任何操作，只有在接到控制带“人工接管”的指令时，才会切换仪表台上的控制装置，进行人工驾驶。另一名技术员则通过车内的电脑终端和对讲设备，与总控制室保持数据和语音联络，并向搭档传达指令，确保测试过程安全。

与普通重卡不同的是，在车辆前挡风玻璃上方，悬挂着三块液晶大屏，一块呈现车外全景场景模拟图，一块提供路况预判，一块则显示车外全部实时影像画面。在自动驾驶过程中，技术人员可随时通过这三块屏幕，获取车辆信息。

跟“老司机”一样平稳踏实

有意思的是，在测试体验过程中，记者乘坐的重卡探测到前方有一辆路测的小轿车正在减速，立即向车内人员发出“即将减速”的警告，并缓缓降速直至停车。待前车起步，才重新起步跟随。整个过程，就跟“老司机”的操作一样，平稳而踏实。针对这一细节，记者专门询问了福特戴姆勒汽车智能驾驶负责人赵光辉，他透露，在现有场景下，自动驾驶汽车会将前车识别为“障碍物”，未来随着5G的普及和发展，以及车联网技术的成熟，汽车和汽车之间会自动识别“同类”，并通过数据互联，像人类一样做出是否让行等决策。赵光辉介绍，在汽车技术智能网联化的今天，“智能化 网联化”早已融合发展，系统能否替代人类实现全部驾驶任务，成为了终极的技术目标。

整个路测过程中，欧曼EST超级重卡通过自动停车、实时感知、监控路口交通状态、超车、限速切换、自主掉头、靠边停车、指令变道、前车静止停车等多重功能的试乘体验，展现了其L3级自动驾驶的能力。未来，福田戴姆勒汽车将继续积累实际道路测试数据，提高智能网联领域的技术实力，为国内物流行业快速向智慧物流转型升级提供一体化的解决方案。

■记者 陈普庄