

致命事故再现,自动驾驶又闯祸了

■ 本报实习记者 杨梓

8月12日,上善若水投资管理公司创始人林文钦驾驶蔚来ES8启用NOP领航辅助功能后,在沈海高速涵江段发生交通事故,不幸逝世。几天后,美国国家公路交通安全管理局宣布对特斯拉Autopilot驾驶辅助系统进行调查,称该系统难以识别停放的紧急响应车辆,在调查的11起交通事故中,至少造成一人死亡,多人受伤……近期发生的一系列事故将自动驾驶推向舆论的风口浪尖。

过度宣传“自动驾驶”误导消费者

对于本次事故,蔚来汽车方面回应称,NOP是一种辅助驾驶功能,绝不能把NOP等同于自动驾驶。蔚来在用户手册上有明确警告:“Pilot是一个舒适性功能,而非防撞功能。同时,领航辅助无法响应静态障碍物(路障、三角警示牌等),如前方存在事故或施工区域,请立即接管车辆,以控制方向和速度。”

不仅是蔚来汽车,小鹏汽车等车企也明确了“产品搭载的是辅助驾驶系统而非自动驾驶系统”。但据记者了解,多家车企在宣传时对自动驾驶的表述却非常模糊,且为了引导消费者购买自动驾驶软件,有意混淆完全自动驾驶和辅助驾驶的区别。同时,一些销售人员对车辆驾驶系统的介绍也颇具指向性,有意影响消费者判断,但事实却大相径庭。如近日小鹏汽车销售人员在给用户演示ACC(自适应巡航)功能时表示“不踩刹车也能自动刹停”,不料车辆却径直撞上前方车辆,造成前方车辆尾部严重凹陷,安全气囊弹出。

针对此次对特斯拉的调查,两名民主党议员致信美国贸易委员会(FTC),要求调查特斯拉在表述Autopilot和FSD(全自动驾驶)功能时存在夸大内容等行为,具有欺骗性,对驾驶者和道路使用者构成了威胁,并要求FTC采取适当行动。

模糊不清的宣传使得消费者对自动驾驶技术过于信赖。如8月初,一位理想车主上传一段自己躺着驾驶理想ONE的视频,迅速引发热议。视频显示,在前方和逆向均无车、天气和道路状况良好的情况下,司机与副驾驶的乘客都把座椅放平,并解开安全带,开启辅助驾驶系统的理想ONE在笔

直的道路上自动驾驶。

尚无量产车辆实现完全自动驾驶

“人工智能不是营销术语,没那么神奇,自动驾驶、无人驾驶还有很长的路要走,很多‘坑’要填,不能为了营销而误导用户。”360创始人周鸿祎表示。

目前市面上没有能真正实现自动驾驶的车型在售,而一些辅助驾驶功能被宣传成自动驾驶。爱驰汽车创始人、董事长付强表示:“辅助驾驶不是自动驾驶。当前的量产状态车型没有一款能自动驾驶,包括特斯拉。”

2016年1月20日,一辆特斯拉开启Autopilot自动驾驶模式后直接撞上一辆正在作业的道路清扫车,司机高某身亡。该事故被称为全球第一起自动驾驶致死案。事后半年,特斯拉将中文网站上的“自动驾驶”改为“自动辅助驾驶”。今年1月,工信部正式发布《汽车驾驶自动化分级》国家标准,将自动驾驶分为0-5级,其中0-2级分别称为应急辅助、部分驾驶辅助和组合驾驶辅助,3-5级称为有条件的自动驾驶、高度自动驾驶和完全自动驾驶。

“蔚来事件”发生后,一些车企开始“谨言慎行”。记者注意到,理想汽车辅助驾驶系统原来的名称是“理想AD高级辅助驾驶系统”,目前已改为“理想AD辅助驾驶系统”;小鹏汽车官网原来对其辅助驾驶系统的命名是“XPILOT 3.5自动辅助驾驶系统”,现已改为“XPILOT 3.5智能辅助驾驶系统”;广汽埃安将ADiGO 3.0自动驾驶的描述从“法规允许即可开放”改为“法规不允许放手”,并新增多项注解……

理想汽车CEO李想呼吁,应统一不同等级自动驾驶的中文名称:“L2为辅助驾驶,L3为自动辅助驾驶,L4为自动驾驶,L5为无人驾驶,避免夸张的宣传造成用户使用误解。在推广上克制,在技术上投入,对用户、行业、企业都长期有利。”随后,李想又将L3改称为高级辅助驾驶。

需明确驾驶职责,强化风险提示

威马汽车CEO沈晖表示:“L2级别辅助驾驶功能下,驾驶员是操作主体,也是责任主体;L4以上级别自动驾驶功能下,在车内无人的状态下,操作主体是车辆本身,

责任主体应是主机厂。”

8月12日,工信部发布的《工业和信息化部关于加强智能网联汽车生产企业及产品质量管理的意见》提出,生产具有驾驶辅助和自动驾驶功能的车辆时,应当明确告知车辆功能及性能限制、驾驶员职责、人机交互设备提示信息、功能激活及退出方法和条件等信息。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,当前最大问题是消费者对自动驾驶的风险意识不足。目前并没有车企宣布已经实现自动驾驶,但很多消费者却过于信赖自动驾驶。在车企没有确认自动驾驶功能完全替代人工驾驶的情况下,大部分自动驾驶出现问题后,还是驾驶员的责任。

8月24日,有多位蔚来车主反馈称,蔚来官方方向车主推送了关于NIO Pilot功能的主要功能和注意事项,明确指出NIO Pilot是辅助驾驶,并非自动驾驶。

付强表示:“一个技术从诞生到成熟,需要不断迭代、完善。在这个过程中,正确认识当前的技术水平非常重要,也非常必要。智能驾驶要从场景切入解决痛点,而不是炫技,在强调智能汽车技术带来便捷的同时,更需强化对消费者的风险提示。”

热点聚焦



图片新闻

陕西单站容量最大的集中式公共充电站投运

8月18日,陕西单站容量最大的集中式公共充电站——铜川市汽车客运总站公共充电站投运。该站共建设97根直流桩,单根桩功率为60千瓦,总功率达5820千瓦。项目占地面积约16600平方米,规划大型车位97个,由2台1250千伏安变压器、5台630千伏安变压器供电,通过智能APP可同时对97辆新能源公交车提供充电服务,错峰充电车辆可达600辆。

杨鹏/摄



关注

南瑞主导的充电适配器标准获IEC全票通过

本报讯 8月22日,南瑞集团主导发起的IEC(国际电工委员会)TS 62196-7电动汽车传导式充电车辆适配器国际标准,在IEC SC 23H立项投票中获全票通过,并由南瑞集团相关专家担任召集人。该标准的立项成功,标志着由我国提出的ChaoJi充电技术迈入国际标准制定及全球产业应用新阶段,对电动汽车发展具有里程碑意义。

ChaoJi为“超级”中文拼音,寓意更快捷、更安全、更兼容。南瑞集团主导研发的电动汽车新一代ChaoJi充电技术是一套完整的电动汽车直流充电系统解决方案,发端于电动汽车大功率充电需求,解决了国际上现有充电系统存在的一系列缺陷和问题,在充电安全、充电功率、结构设计、向前兼容性及面向未来应用等方面进行了升级。据了解,此次立项标准是ChaoJi充电技术的重要组成部分,规定了车辆适配器的通用要求、额定值、安全防护、机械性能等,将通过适配器实现国际主流车辆接口充电兼容,为ChaoJi充电接口成为全球统一的充电接口奠定了基础。这也是我国电动汽车充电设施国际标准化工作取得的又一成果。

下一步,南瑞集团将按照国家电网公司《电动汽车ChaoJi传导充电技术白皮书》要求,积极营造ChaoJi充电技术的产业生态环境,联合国内外汽车制造厂家,共同推进充电技术升级和标准国际化。通过国际合作,南瑞集团将全面推动ChaoJi充电技术纳入国际标准,加速ChaoJi充电技术成为具有全球兼容性的通用标准。(张萱 杨渺)

因LG生产的电池可能存在罕见制造缺陷致起火风险增加

通用汽车扩大雪佛兰Bolt召回范围

■ 本报实习记者 姚美娇

美国通用汽车公司日前宣布,由于高压电池组存在着火风险,公司将扩大召回雪佛兰Bolt电动汽车的范围。通用汽车表示,最新一批召回的汽车包括7.3万辆2019-2022年款Bolt电动汽车,公司将无限期停止销售该车型,并将向电池供应商韩国LG公司寻求赔偿。LG则在一份声明中表示,通用汽车及LG相关子公司正联合调查召回事件的原因,召回成本将取决于调查结果。

将打击韩国动力电池行业

那么,雪佛兰Bolt的问题究竟出在哪?通用汽车在声明中指出,LG工厂生产的电池可能存在两种罕见的制造缺陷——电池阳极损坏及电池隔膜褶皱,增加了电池起火风险。

“通用汽车这种因电池缺陷大规模召回的事件在国内较少见,目前国内很多汽车自燃后基本是私了,也没有事后调查反馈,但在美国,电动汽车发生人员伤亡事件的赔付很高,所以车企非常重视汽车自燃隐患。”

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔在接受记者采访时表示,“此次召回事件也反映出目前电池技术还存在缺陷及不成熟的地方。”

值得注意的是,这不是LG电池第一次遭遇索赔。今年2月,现代汽车曾因电动汽车起火事件,不得不花费9亿美元为8.2万辆Kona EV和IONIQ更换电池,这两款车装配的电池也由LG提供。

“此次通用汽车召回数量大,且涉及LG这个全球动力电池前三甲企业,所以引起业内关注。”在新能源与智能网联汽车研究员曹广平看来,此次通用汽车召回事件从侧面反映了美国没有先进电池工厂的尴尬,同时对韩国动力电池行业也是一个打击。“尽管韩国LG、三星动力电池技术领先,但国家工业规模较小,纵深不够及发展不均衡,影响了尖端电池发展。”

电动车企召回损失大

“由于电动汽车上市节奏越来越快,迫使车企压缩产品开发周期,从而不可避免地出现各种各样的质量

隐患。而且,相比传统燃油车,电动汽车是新事物,因此每当发生自燃起火事故时,媒体都会重点报道。”张翔指出。

通用汽车表示,在对修复方案满意前将暂停销售Bolt,并表示“正与LG积极合作,尽快提升电池模块质量”。同时,通用汽车依然建议Bolt车主充电后将车辆停在室外,且不要整晚充电。张翔表示:“动力电池过充的确存在爆炸或自燃隐患,而将充完电的车停在室外,一旦自燃损失也相对较小。目前来看,充电和静置是电动汽车发生事故的两个典型场景。”

曹广平指出:“相较于特斯拉等车企在遇到电池安全问题时采取的OTA空中升级‘锁电’操作,通用汽车采用了保守做法,即告知车主保守充电、车辆尽量隔离在室外,以减少可能发生的事故损失,同时也减少了对用户权益的侵害。”

那么,类似通用汽车这样的召回事件对车企将造成哪些影响呢?曹广平表示:“油车发动机火灾属个案,全部召回、更换的例子少,而电车动力电池出现问题后,需要全部召回,车企损失大过油车。”据了解,通用

汽车或因扩大雪佛兰Bolt召回范围损失10亿美元。

亟待建立电池召回触发预警机制

业内人士指出:“召回付出的代价极高,车企应尽量避免召回,要平衡电池安全性与车辆续航里程的关系,力争在事前完善设计与测试。”同时,有业内人士表示,由于汽车零部件多且复杂,所以有些问题需要用户在使用中试错。张翔也介绍:“召回多是车企的第一解决方案,只需更换零部件即可。”

“车企的车型项目组要对车辆性能、零部件的技术要求、降本需求进行平衡,单纯追求某项高性能、低价格,都会破坏电池综合效能,增加电池供货潜在风险。”曹广平表示,“同时,车企要提高电池进厂检验水平和装备水平,并掌握更安全的固态电池等技术。”

此外,曹广平还建议:“为保护用户及车企利益,应建立电池召回触发预警机制,即某种车辆的电池着火事故率一旦达某一数值,自动形成召回预警。”

