



本报记者在开放道路上首次体验

5G无人驾驶啥感觉?

昨天下午,本报记者坐上一辆“与众不同”的一汽红旗H7混动黑色轿车,在南京红枫科技园两公里左右的社会开放道路上,首次进行了一次“5G无人驾驶”体验。

无需人为操控,车辆直行、并线、左拐右拐、掉头、绕桩躲避障碍物,遇到社会车辆、行人自己减速、停止,5分钟下来,坐在驾驶座上的安全员的手脚始终和车辆没有任何接触。

更与众不同的是,这是国内首次5G+AI无人驾驶车辆在开放性社会道路上接受媒体的试驾。车辆外观上看,车顶上比普通AI无人驾驶车辆多了5G的接入设备CPE(客户

终端设备)。

今年6月6日,工信部正式颁发了5G牌照。中智行是全球首个将5G和AI进行底层技术深度融合的无人驾驶公司,不同于当下大多数主要以AI为技术基础的无人驾驶做法,他们把5G和AI深入到无人驾驶技术的感知、智能规划、云地精图、边缘车控、系统安全等各方面,极大提升了无人驾驶技术的算法、算量和算力。

此次5G无人驾驶测试车的中智行工程师巫远告诉记者:“国外的无人驾驶技术,从未像我们这样从研发底层就开始考虑5G。我们这个可以说是‘中国标准无人驾驶’。”巫远

也坦言,目前就是各种路况、场景的应对问题,怎么去一一解决。“我们的团队主力是约100位年轻的计算机工程师,涵盖感知、决策、规划、控制、地图、定位、安全等模块。两年后,我们会去解决几乎所有运行中的问题,希望能开始量产并尝试运营无人驾驶共享出行,届时,人们有望用APP叫来一辆5G无人驾驶车辆出行。”

记者还了解到,这样的测试已在国内的南京、海南、长春及美国硅谷的开放性道路上进行过,今年下半年,中智行会在北京、上海设办事处,并会在未来申请北京的上路测试牌照。

本报记者 孟环文 程功 摄

测试车辆在无人驾驶状态下可实现城市道路每小时60公里、高速路每小时120公里的行驶速度。据相关法规要求,现阶段无人驾驶车辆上路行驶需配备安全员。安全员的标准姿势是将双手放在腿上,车辆全部交由自动驾驶系统控制。



车顶安装的3个摄像头、4个激光雷达、6个毫米波雷达,使车辆定位精度达到2厘米。可探测200米距离的障碍物,预测周围物体的下一步行动轨迹,从看到障碍物到刹车仅需0.2秒,而人类反应需要1.2秒。快出的1秒意味着,车辆在120公里/小时的速度下多出33米的距离。



无人驾驶试驾目的在于验证技术可行性和安全达标性。测试车辆上加装的紧急按钮,确保在紧急状态时的安全。



车辆在无人驾驶状态下,在百米长的实际道路上顺利完成6个急转弯。



无人驾驶改装对车辆内饰没有任何影响,不影响乘坐的舒适性,测试车辆行驶的平稳性与人类驾驶相当。