

438公里仅68公里能用,NOA智驾为啥失灵

多地高速路限用NOA, 智驾行业面临新挑战



记者 郭辰昊 见习记者 王浩
济南报道

多个高速路段 无法介入“NOA”

与过去两年相比,理想车主张先生明显感觉到,能开启NOA的高速路段变少了。

张先生告诉齐鲁晚报·齐鲁壹点记者,7月末他从山东驾车沿济广高速前往景德镇,行程中多次遇到NOA降级LCC或直接无法启用的情况,“中间有一段438公里的里程记录,智驾里程只有68公里,这期间我一直在尝试启用NOA,但均未奏效”。

张先生口中的NOA、LCC和ACC并称为智驾界的“铁三角”,分别代表智能导航辅助驾驶、车道居中辅助和自适应巡航系统。相比LCC,NOA能够完成自动上下匝道、自动超车、转弯掉头等复杂操作,是更高阶的辅助驾驶功能,也是目前诸多新能源车推介、使用最多,同时也是出现“智驾事故”最多的智驾功能。

经常使用辅助驾驶的张先生对其有清晰的认知,“开着NOA跑高速,确实能有效降低驾驶疲劳。但有的司机完全将方向盘交给车操控,自己则在车里睡觉看电影,这肯定不行。”因此,对于自己的车无法启用NOA的情况,张先生一直想知道到底是什么原因所致。

“有一次,车机系统显示,一公里后将退出NOA,但行驶一公里后,道路并没有发生明显变化。”张先生介绍,一般来说,提前显示将退出NOA的情况,多发生于即将驶出高速路、高架路。对于张先生遇到的这种行驶一公里没有明显道路变化,NOA仍有预见性地退出并不多见。

有相似遭遇的车主并不在少数。在社交平台上搜索“NOA无法启用”可以发现,驾驶小米、领克、蓝山等品牌车的车主,都有过NOA无法启用或突然降级的情况出现。涉及的路段除山东境内高速,安徽、浙江、江苏等地都有类似情况。

用不了NOA 是谁的“锅”

结合最近越来越多“严禁使用辅助驾驶”“请谨慎使用辅助驾驶”等警示的出现,张先生猜测,会不会是交管部门发现某段道路易发生事故,反映给车企,进行了相关优化呢?

随后,记者联系到理想汽车相关负责人,对方在查看张先生的行车数据后回复:“目前理想汽车没有对高速路段NOA的使用做出限制。理想汽车对保密工作做得非常好,没有车主的签字,不会调整数据。”

那么,原本几乎全路段可以使用的智驾,为何被限制使用?



一些高速路段提醒车主谨慎使用智能驾驶。网友拍摄

438公里的高速路程,智驾能介入的里程只有68公里。近期不少车主发现,相比于以前几乎全路段可用,NOA智驾在多个省份高速路都被限制使用。相关车企负责人和高速路管理方接受齐鲁晚报·齐鲁壹点记者采访时表示,车企、高速路管理部门都对智驾在高速路上的使用进行限制,但都提及了“5G信号限制NOA的使用”。

一边是新能源车弯道超车后智能辅助驾驶的迅速推广,一边是不恰当使用智驾导致的车祸频发……处于争议旋涡中的智驾如何健康发展,已成为业界和车主不得不重视的议题。



该负责人表示,理想汽车使用的都是5G信号,如果政策或大环境对5G信号做出调整,就可能影响到辅助驾驶的使用。

“就是有些地方的高速路是限定使用这个NOA的,我可以这样理解,对吧?”对车主张先生的询问,该负责人表示:“嗯,可以这样理解。”

对此说法,济荷高速相关工作人员告诉记者,“济荷高速没有对辅助驾驶做出任何限制。”据其介绍,济荷高速周边的信号基站由移动和联通设立,可以咨询一下他们,部分路段基站是否覆盖率不足,“如果不是道路标线问题,那就可能是信号问题。”

在车企、高速方都将信号问题推到前台后,无论是信号自身原因还是指令性降速,智驾的受限使用已是事实。“这是否跟前段时间的智驾频频导致恶性事故有关系?”张先生表示,对合理合法使用NOA驾驶的车主来说,限制使用智驾有点“过”。

今年3月,三名女大学生驾驶小米汽车,在不当使用NOA的情况下撞上水泥护栏,造成三人身亡,这起事故将网络上对于辅助驾驶的质疑推上顶峰。

夸大智驾功能 或影响车主判断

看到辅助驾驶事故频发后,经常跑高速的路先生,对于把方向盘交给机器产生了担忧。

“我原来跑高速都是一路用NOA,但这几个月只敢用ACC(自适应巡航系统)了。”路先生表示,车企在发布新车时,总是把智驾功能宣传得仿佛能应对一切情况,但看到关于智驾事故的新闻

报道,他发现诸如道路施工、前车急刹等复杂情况,智驾并不能像车企宣传的那样一一化解。

此前鸿蒙智行、小米在发布会上,曾有过智驾无限接近L3、可以避让施工路段等宣传,在小米SU7事故后,被诟病过于夸大智驾功能,误导了部分车主认为智驾等同于全自动驾驶,甚至比人的判断能力更强。

清华大学车辆与运载学院院长、教授王建强在《2024智能驾驶安全白皮书》中指出,当前L2级系统在逆光、暴雨等场景下,感知准确率不足80%,对施工设备等非标准障碍物漏检率高达17%—23%。

更危险的是,驾驶员使用辅助驾驶30分钟后,注意力分散度增加3倍,反应时间延迟0.8秒,形成“系统依赖—反应滞后”的恶性循环。

在社交平台上搜索发现,驾驶员双手未握方向盘、低头玩手机,甚至睡觉等不当使用辅助驾驶的行为比比皆是。相关数据显示,2025年一季度,与智驾相关的交通事故同比激增217%,其中83%的事故涉及驾驶员过度依赖辅助驾驶系统。

多个城市高速公路部门的工作人员接受齐鲁晚报·齐鲁壹点记者采访时表示,目前暂未收到联合车企优化辅助驾驶的消息,但很多高速路的电子屏幕上,都明确有禁止使用或提醒少用智能驾驶的警示。济南市高速公路相关工作人员提到,如果违反道路安全警示牌,违规使用辅助驾驶被抓拍到,肯定会进行相应处罚。

问题频出的NOA 如何迎“大考”

在7月23日举行的国新办相关新闻发布会上,公安部交通管

理局局长王强明确指出,“驾驶人始终是行车安全的第一责任人”。若驾驶人在驾驶时“脱手脱眼”,不仅面临严重交通安全风险,出事时还可能承担民事赔偿、行政处罚和刑事追责三重法律风险。

驾驶者确实应该谨慎对待智驾。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在接受齐鲁晚报·齐鲁壹点记者采访时提到,过去不少车企的NOA有点“烂”,导致事故过多,消费者在某种程度上被当成了小白鼠。

崔东树还表示,很多车主忽视了使用辅助驾驶时自身的重要责任,这也是导致事故的重要原因,“当前驾驶员仍应做到手眼脑协同,不能有丝毫的松懈心理。”

在2025新能源智能汽车新质发展论坛上,清华大学车辆与运载学院院长、教授王建强表示,数据驱动是当前主流自动驾驶路线之一。但数据驱动路线存在明显短板:神经网络模型参数庞大,推理速度慢,难以满足实时性要求。

崔东树则认为,未来辅助驾驶的发展路线,仍会是数据驱动下的车独立驾驶,将道路信息结合到辅助驾驶系统内,将会面临诸多困难,“隐私、安全等方面都比较复杂。”

王建强表示,业界应该研究包括车辆关键技术、信息先进技术和基础支撑技术在内的核心功能支撑体系。同时,依托车载终端平台、交通设施平台和信息安全平台三大基础,分别强化车端智能、车路协同与系统可信保障。

“需要融合规则驱动的可解释性与数据驱动的学习能力。”王建强强调,“聪明车”必须是“安全车”,通过对人、车、路系统的深层理解,才能更好地平衡辅助驾驶的便捷性与安全性。

相关新闻

日前,汽车资讯和测试平台“懂车帝”对国内36款车的高等级辅助驾驶功能,在高速和城市的15个场景进行了183次测试,结果表明,无一车辆通过所有测试项目,15个场景平均通过率仅为35.74%,其中高速场景通过率为24%,城市场景测试通过率为44.2%,可见,车企以NOA(领航辅助驾驶)为代表的高等级辅助驾驶系统仍不成熟,安全性问题尤为凸显,主要包括以下三大挑战。

海量代码的功能安全缺陷

近年来,随着智能网联汽车的先进功能越来越多,由功能安全引发的自动驾驶事故比例逐渐增多。

360集团董事长周鸿祎认为,其根本原因在于汽车代码数量激增带来的安全缺陷呈指数级增加。他表示,未来衡量车的指标不再是马力,而是算力。以后每辆汽车都是移动的计算中心,直接后果就是代码的成倍增加,今天可能是数千万行代码,未来自动驾驶可能需要3亿到5亿行代码。任何故障和漏洞,都可能导致汽车功能失效,需要有更高级别的安全保障。

北汽新能源工程研究院院长杨子发表示,为确保功能安全,硬件平台要完成4G向5G的转变,满足智能驾驶对高带宽、高安全、低时延的通信技术的发展需求。核心软件要自主可控,并在OTA方面实现由功能向服务的转化。

车路协同的网络安全风险

随着智能驾驶车路协同的等级提升,网络安全风险也在增加。

中国工程院院士邬贺铨表示,车联网里的大量传感器永远在线,但是因为功耗问题相对简单化,安全防护能力有限,因此很容易被木马入侵。同时,基于车联网单点到多点的工作模式,一辆车可能把数据发送给相邻的所有车,类似大量直接通信,会带来新的安全问题。防止黑客攻击是保障智能网联汽车安全行驶的关键。

车辆行驶的用户信息安全

“随着汽车智能化水平提升,数据量不断积累,可能存在信息泄露风险,这将成为智能汽车时代继里程焦虑、充电焦虑之后新的用户焦虑。”华为智能汽车解决方案BU首席战略官郑刚表示。

专家指出,车联网收集的数据,理论上覆盖范围越广,越能精准掌握交通全局状况,有利于优化道路交通。但对车主而言很不透明,因此,目前亟须建立一个统一可控的技术平台,形成一套贯穿车、路、云、网等整体信息和数据的安全体系,在实现信息安全的基础上,推动产业资源和技术资源的融合,使行业步入正轨。

据经济参考报、通信信息报

智驾三大安全挑战亟须破解