

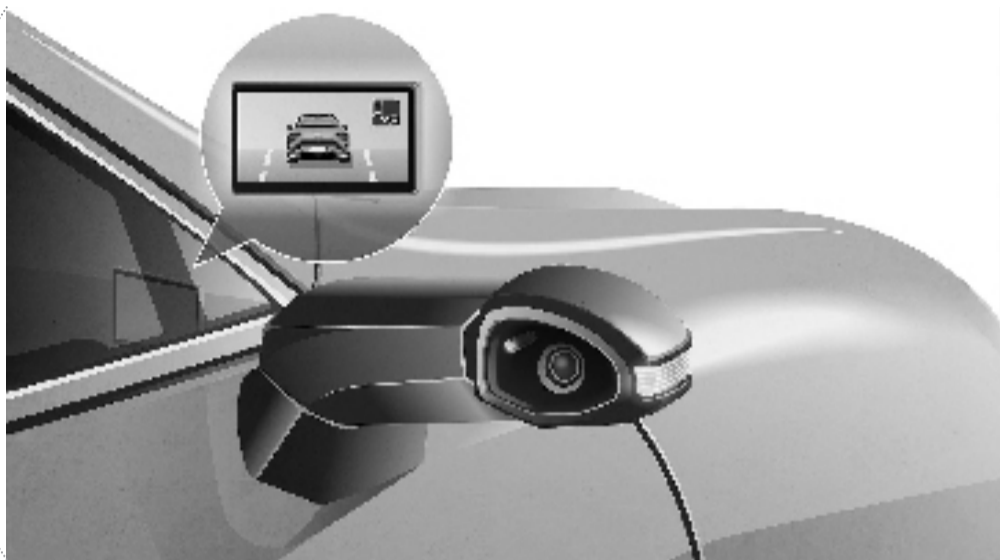
# 比传统后视镜贵一两万元,恶劣天气时能看得更清楚,但很多人仍有顾虑 电子后视镜来了,你会尝鲜吗

本报记者 范国飞

“你车的后视镜这么小,能看清楚吗?”

近日,小赵买了一辆阿维塔12,花1.2万元选装了电子后视镜。提车后,这辆车新奇的外观被很多人围观,造型奇特的电子后视镜成为了大家议论的焦点。

电子后视镜跟传统后视镜一样安装在车辆A柱外侧,但因为用高清摄像头取代了镜片,体积比传统后视镜小了很多,车主要通过车内两侧的显示屏观察车外情况。电子后视镜好用吗?会取代传统后视镜吗?



## 为了降低风阻,多款新车可选装电子后视镜

实际上,电子后视镜并不是汽车最新的配置,2016年就出现了。当时,欧洲市场率先实行新规,允许车企用电子后视镜取代传统光学后视镜。

奥迪第一时间响应新规,旗下新能源汽车e-tron首次亮相时便搭载了电子后视镜。随后,日本跟随欧洲步伐,允许在乘用车、卡车、大巴上使用电子后视镜,2020款雷克萨斯ES就在日本和欧洲市场推出了电子后视镜版本。

到了2023年7月,新国标《机动车辆间接视野装置性能和安装要求》开始实施,增加了对摄像机-监视器系统,也就是电子后视镜的技术要求,国内汽车也可以配备电子后视镜来代替传统光学后视镜上路了。

不到一年时间里,仰望U8、路特斯NYO、阿维塔12、北汽新魔方等新车都支持安装电子后视镜,已经在北京车展亮相的华为享界S9、本田烨P7等车型也装配了新功能。

电子后视镜通过高清摄像头捕捉车后的影像,并在车内显示屏实时呈现,可以消除后视镜盲区,提升夜间和恶劣天气下的成像质量。此外,电子后视镜还可集成倒车影像、盲区监测等功能,提高驾驶安全性和便利性。

一些车企还对相关功能进行了优化。

比如,北汽新魔方的电子后视镜可以智能调节画面,当车辆转弯或者高速行驶时,车内屏幕中的影像会自动放大,提供更大的视野。倒车的时候,画面也会自动进行调整。在夜间等低亮度场景行车时,它还能自动增亮、增强画质,并且拥有自动防眩目功能。

特斯拉CEO马斯克对这一功能赞赏有加,非常看好。他认为,传统后视镜是多余的设计,会增加汽车的风阻,如果搭载电子后视镜,汽车的续航将提升5%。不过,截至目前,特斯拉旗下车型搭载的均是传统后视镜。

## 价格高还有风险,短期内难普及

小赵开上阿维塔12后,一开始并不适应,经常习惯性地去看车外的后视镜。经过将近一周的时间,他终于能够顺畅使用了。

“传统后视镜有视觉盲区,变道时在特定的角度看不到旁边的车,容易发生危险。电子后视镜可以调焦距,能获得更大的视野,还支持广角和超广角,在高速公路上变道时比较安全。”小赵发现,电子后视镜有不少优点,特别是在雨天或者夜间,“开其他车时,一遇到视线不好的时候,后视镜就特别模糊,有时候只能开窗探出头去看,电子后视镜却不会有影响。”

不过,电子后视镜也有让小赵烦恼的时候。传统后视镜是通过镜子反射,属于立体成像,观看时很容易判断后方车辆的距离和速度。但电子后视镜属于平面成像,后方车辆的距离只能通过近大远小的原理估算出来,容易出现判断误差。

此外,也有网友担心电子后视镜的稳定性。“我比较相信简单的东西,觉得传统后视镜更加靠谱。电子后视镜如果出现严重的问题,比如屏幕卡顿、延迟等,就会有严重的视觉盲区。一旦被撞,维修起来费用



肯定不低。”一位开了十多年车的老司机接受记者采访时,表达了不信任。

沃达福数字汽车国际合作研究中心主任张翔在接受记者采访时认为,目前电子后视镜成本比传统后视镜要高出一两万元,同时显示方面还有毫秒级的延时问题,为此买单的人并不多。“厂家需要进一步改进相关技术,降低成本,才有可能普及开来。”

手车互联、哈曼卡顿音响  
续航超1400公里……

## 领克07 EM-P “开卷”体验

本报讯 近日,领克07 EM-P正式上市,售价16.98万元~18.98万元。在竞争激烈的新能源轿车市场,领克07 EM-P要用出色的产品力和富有吸引力的价格,俘获年轻人的心。

跟一些用借鉴思维迎合消费者口味的车型不同,“原创”是领克07 EM-P最显著的标签。

在吉利汽车集团高级副总裁林杰看来,轿车首先要有原创的美。“对于领克而言,美的设计必须是原创的,就像出门不想和别人撞衫一样,车也不能长成别人的样子。”

走进车内,手车互联让新车更加智能,在空间、座椅、音响、智能交互等方面实现四座同享。领克携手魅族打造LYNK Flyme Auto智能座舱系统,92英寸AR-HUD、15.4英寸偏爱灵动屏、10.2英寸全液晶数字仪表、Pad、手机等多块屏幕可以实现流畅联动,全家人都能享受愉快的出行时光。

领克07 EM-P搭载超级增程电动方案,可电、可混、可增程。通过智能算法,新车提供了四种驾驶模式,系统会根据速度和路况智能调整车辆工作状态,自动切换成电驱、直驱或并联。时速88公里以内,优先纯电;时速超过88公里,优先并联和直驱;匹配3挡变速,系统始终维持在高效经济运转区间,再加上智能能量管理策略,亏电状态下,百公里节油10%~15%。据媒体实测,满电满油从北京一路开到杭州,领克07 EM-P实际续航达1492km,平均油耗4.3L/km,长途出行每公里低至0.35元。

好开更要安全。领克07 EM-P针对碰撞、电池、环境、隐私、智能安全等重点强化,整车高强度钢+铝材占比超过82%,铸造坚实的“安全堡垒”。

整体上来看,领克07 EM-P用原创科技入局,在众多车型中非常有辨识度。得益于CMA Evo架构,领克07 EM-P豪华舒适与智能安全全面兼顾,再加上优秀的操控和长续航加持,有足够的实力从新能源轿车市场脱颖而出。

“汽车产业不是网红经济,而是一场需要持续投入的‘持久战’,我们愿意在用户看不见的地方花时间去投入。”林杰表示,“领克成为了行业第一个达成百万销量的中国高端品牌。领克的100万销量,就是和用户的一场双向奔赴。当别的品牌在红海里卷成一片时,领克要做最有生命力的高端品牌。”

本报记者 范国飞

