

# 我的座驾，我的变形金刚……

如果豪车的车主不希望自行驾驶，他们通常会有另一个选择——雇佣司机。使唤人和使唤机器的感觉，毕竟是不同的呀！

□ 记者 | 金 姬

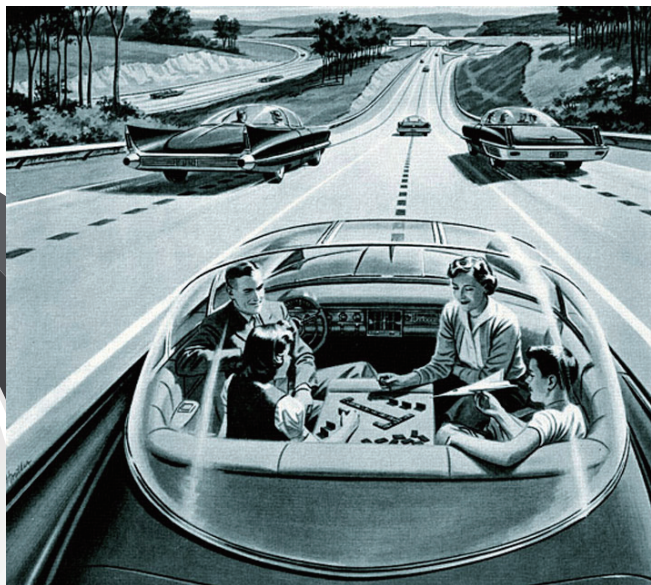
90年前的一天，一辆小轿车从美国纽约曼哈顿区百老汇大道上呼啸而过，引发人群恐慌，直到稳稳地停在了第五大道上。惊魂未定的纽约人迅速围了上来，确认了他们之前看得没有错——车里空无一人。

这是有据可查的历史上第一辆无人驾驶小汽车“linrrican 奇迹”，它的主人是美国陆军电子工程师弗朗西斯·胡迪纳（Francis P. Houdina），他就坐在紧跟在后面的一辆车上用无线电操控着前车的断路器。这次试车让他创立的“胡迪纳无线电控制公司”和选用的“钱德勒（Chandler）1926”型号汽车声名鹊起。

1925年的美国正处于“柯立芝繁荣”时代，此时距离大洋彼岸的德国人发明汽车已经过去了整整40年，但是敢于冒险的美国人已经开始考虑无人驾驶的可能性。当时的美国人乐观地认为只要技术上可行，再以法律规范这一行业就行。但随着经济大萧条的到来和二战的爆发，无人驾驶的研究一度暂停，直到1950年代才重新恢复。

当大众对汽车的要求愈来愈高，无人驾驶需要克服的技术难题也愈来愈多，有关它可能引发的安全和隐私问题等争议也

1956年美国的无人驾驶广告。



纷至沓来，导致迄今为止没有一款大规模商用的无人驾驶车辆面世。在汽车诞生130年的今天，备受争议的无人驾驶，究竟代表着汽车的未来，还是沦为一种噱头呢？

## 自动化汽车进化史

在西方世界，无人驾驶汽车被称作“自动化汽车”（autonomous car），“无人驾驶”只是其中的一项功能。

欧美国家最早开始研究无人驾驶，主要为了在高速公路上“解放”司机，因为开高速实在没啥驾驶乐趣可言，而标准化道路和并不拥堵的简单车况正可以让“无人驾驶”发挥作用。1939年的纽约世博会上，通用汽车的“未来世界”主题馆展示了对自动化高速公路的美好畅想，当时的美国人设想通过电磁轨道提供无线电控制的无人驾驶汽车，而设计师认为这一技术在1960年就能实现。

事实上，美国人提前2年就做到了。1958年，美国无线电公司（RCA，1985年并入通用电气）在内布拉斯加州林肯市外的高速公路上铺设了400英尺（约122米）内嵌电线的道路，通用汽车两辆装有特殊无线电接收器和可视语音警告装置的汽车，在这一段高速上进行无人驾驶的加速和刹车试验。测试在大获成功后，RCA预计1975年就可以商业化运用了。

与此同时，大西洋那头的英国交通和公路研究实验室也在测试雪铁龙DS无人驾驶车，原理是内嵌在公路里的磁力线和汽车进行交互作用。1960年代，无人驾驶车在测试轨道达到了时速80英里（约为时速130公里），并且在任何天气条件下都没有发生速度或方向偏差。到了1970年代，研究开始在轨道下面布线发出信号来驱动车上的巡航控制装置。根据当时的测算，如果在英国高速公路都安装这一系统，20世纪末就能提高公路通行能力50%，并减少40%事故。但这一研究的资金因为中东石油危机的爆发被切断了，当时西方国家不得不重新审视依赖石油的汽车行业。

无人驾驶研究方向在1980年代发生了改变，随着电脑和传