



也许，今后亲自驾车会成为富人奢侈的享受。

感器技术的发展，研究人员发现车辆可以在各种环境中实现无人驾驶。例如，1984年，美国宾夕法尼亚州匹兹堡市的卡内基梅隆大学参与了美国国防部高级研究计划局资助的陆地自主车（ALV）计划，研制出的无人驾驶汽车采用激光雷达跟踪和计算机视觉，达到时速19英里（约31公里）。

3年后，梅赛德斯-奔驰与德国慕尼黑国防大学合作研制视觉引导的汽车，在慕尼黑的路上开到时速39英里（约63公里）。随后，一个以市场为导向的政府间工业研发组织EUREKA（尤里卡）从1987-1995年对欧洲的无人驾驶汽车研究启动了耗费7.49亿欧元的“普罗米修斯项目”（Prometheus Project）。可以这么说，今天欧洲车企推出的无人驾驶车，大多技术都是基于这一项目。如2014年奔驰公司研发的无人驾驶车Autobahn Pilot在无限速高速公路上完成620英里（约997.8公里）的测试，就是十几年前“普罗米修斯项目”的技术积累。

普罗米修斯之惑

在希腊神话中，普罗米修斯因为盗取天火而受到宙斯的惩罚，但人类也因此火种得到了光明和智慧。对于政府间组织“尤

里卡”而言，给欧洲的无人驾驶汽车项目取名“普罗米修斯”表现了决策者们对于这一技术的复杂情感：人类需要无人驾驶，但也可能因此付出惨重的代价。

和8年时间7.49亿欧元的高昂研究经费相比，无人驾驶技术也需要人类让渡自己的一部分安全和隐私给汽车这台“移动的电脑”，正如你是否愿意完全信任变形金刚里的汽车人。距离“普罗米修斯项目”结束已经过去整整20年，现在的电脑和网络已经成熟形成了“车联网”，随之埋下的隐患也可能更大更深。

2015年初，美国马萨诸塞州民主党参议员爱德华·马基（Edward J. Markey）在获得16家汽车公司（宝马、菲亚特-克莱斯勒、福特、通用汽车、本田、韩国现代、捷豹路虎、马自达、梅赛德斯-奔驰、三菱、日产、保时捷、斯巴鲁、丰田、大众和沃尔沃）的详细信息后发表了一份报告，表示几乎每一辆使用无线技术的汽车都存在严重的安全和用户隐私问题。用于防止黑客控制汽车电子元件的安全措施“没有连贯性，很随意”，大多数车企都没有能够检测出问题及快速响应的系统。

此外，报告还对汽车公司追踪司机的行为，收集、传输以及存储相关信息的行为表示担忧。因为车企收集了大量驾驶历史方面的数据，而且司机通常不知情。据悉，约2/3的新车拥