

这是一幅在真实路况下演示的 L3 级自动驾驶体验画面：



由于 SAE 标准更为详细，所以被许多车企采用。

而长安汽车的 L3 自动驾驶技术则按照《汽车驾驶自动化分级》（报批稿）（拟于 2021 年 1 月 1 日开始实施）中的 L3 级为目标开发的。

在这个标准的起草与制定中，长安汽车智能化研究院智能驾驶所所长梁锋华是主笔之一。

对比 SAE 的描述，中国版本制定的自动驾驶分级标准与 SAE 大致相同。



在 L3 自动驾驶模式下，主持人倒数两人脱眼对视的时间

据朱荣华介绍，长安汽车对 L3 自动驾驶「脱眼」的定义是：

- 当车辆时速低于 40 公里时，长安 UNI-T 可以开启高速公路辅助驾驶功能（HWA），此时，驾驶员可以脱手、脱脚和脱眼，由自动驾驶系统控制车辆行驶。
- 当时速高于 40 公里时，能脱手、脱脚，但不能脱眼。

对于人机的划分：

- 只要路况满足自动驾驶条件，人可以脱手脱脚脱眼。这期间出现任何事故，责任就是车。
- 在不满足自动驾驶条件时，比如在这段路上速度高于 40 公里/时，可以脱手脱脚，但不能脱眼，如果出了问题，就是驾驶员的责任。

需要进行区分的是：在 L2 级自动驾驶系统中，尽管系统能提供驾驶辅助，甚至允许驾驶员短暂脱手，但驾驶责任还是在驾驶员自身，系统并不会为自己的辅助功能负责。而 L3 级自动驾驶系统则不相同，系统将对驾驶行为负有一定责任。

那么，长安 L3 表现如何呢？在一支《实现L3级自动驾驶量产，到底有多难？》的

官方视频中，长安汽车公布了这些数据：

- 120h 接管一次；
- 单次响应 50ms；
- 识别本车到前方静止车辆距离 ≥ 60 米；
- 识别邻道前方运动车辆距离 ≥ 80 米；
- 识别本车道前方运动车辆距离 ≥ 100 米；

.....

拿到这些测试结果的时候，长安汽车一位工程师长舒一口气：L3 终于可以量产了！

长安 L3 自动驾驶技术到底水平如何，或许不能一次直播体验说透，但就目前长安释放的信息看：

长安汽车 L3 自动驾驶的传感器组合：整车域控制器、5 个毫米波雷达、12 超声波雷达和 6 个摄像头、ADAS

地图和高精度地图，这并非新的硬件架构，此前也有量产先例，如通用的 Super Cruise，日产的 ProPilot 等等。

但长安 L3 自动驾驶的这次亮相，相较于提了多年的 L2.5 和新近提出的 L2.9999，没有文字游戏，也更「大胆」。毕竟朱华荣亲自上阵宣传，自然是非常肯定长安的 L3 自动驾驶技术。

在汽车之心看来，这次长安 L3 自动驾驶直播的最大的看点是，拥堵情况下不限定时长的脱眼，这是与当前所有 L2 自动驾驶最大区别。

当然，最终交付给消费者时，他们如何正确使用 L3 级自动驾驶功能，仍需要正确引导与教育。毕竟特斯拉 Autopilot 发生的几起致命事故，对汽车行业是一种警醒。