



“流媒体后视镜”，听到这个名词，很多人都是黑人问号脸，这是什么玩意儿？跟普通后视镜有何区别呢？笔者留意到，那个能观察汽车正后方的车内后视镜，如今花样真不少。譬如“流媒体后视镜”就号称可以看得更宽更清晰，到底是不是这样呢？笔者跟大家一起测一测。



## “流媒体后视镜”到底效果如何

【对比体验】“流”镜视野扩大2~3倍

“流媒体后视镜”虽然是个新鲜玩意，目前并没有得到广泛普及，但部分新款车型上还是拿此作为“噱头”，譬如长城高端品牌WEY的新车VV5。笔者进入VV5车内，第一眼就看到这个十分少见的“流媒体后视镜”。它能够通过车尾高位刹车灯旁边的摄像头，把后面的画面传递到后视镜上（道理等同于倒车影像），这个摄像头拍摄出的画面极其清晰，而且感觉车后方的视野一下扩大了2到3倍，可以给满分好评。在行驶中视野效果也不错，极大程度上解决C柱盲区问题。

经过连续几天的实测，笔者发现，这个配置的实用性还是非常强的，对比一般的传统后视镜，能将汽车尾部后方的各种场景都照得更清晰，视角也很宽。如果觉得屏幕反光，只要将后

视镜调到不反光的角度即可，因为摄像头位置不变，所以显示的内容也不会变。不过，因为是透过摄像头传输画面的原理，“流媒体后视镜”还可以有进一步的优化。测试中，刚好遇到下雨，估计摄像头被雨水淋湿，显像受到影响，有一点点模糊。

总的来说，这个“流媒体后视镜”的实际体验感还是非常酷炫的，但是用惯了传统后视镜的车主，需要花几天时间来好好适应它。安装“流媒体后视镜”的车型，大多摄像头如WEY一样，设置在高位刹车灯旁边，位置较高，摄像头被污染的几率大大降低，99%的时间显像正常。如果发现摄像头脏了，“流媒体后视镜”不清晰也可以选择关闭，那么就恢复成为一块普通后视镜，能保证最基本的行车安全。

【实测结果】显像优秀但性价比不高

经过对比“流媒体后视镜”和普通后视镜，笔者发现，“流媒体后视镜”有两个特点特别突出，第一是让后方视野更宽阔，观察后方视线不再被车内物体（如头枕、后排乘客和货物等）阻挡，第二是数字化景象显得外观酷炫，提升整车档次。

但弱点也是很明显的，主要是露在外面的摄像头，会受到外界风沙雨雪等天气因素影响。而且“流媒体后视镜”属于外设电子类产品，毕竟不如传统后视镜那么稳定，出现BUG的可能性略高。而且结合成本和售价来说，“流媒体后视镜”的性价比并不算突出。

打开某电商平台输入“流媒体后视镜”，会发现有数千款同类产品可供选择，便宜的、贵的都有。到底该怎么选呢？业内专家告诉笔者，其实很多都是挂着“流媒体”噱头的低端货。“有的

只是把原来的5寸屏换成8寸以上大屏，直接把后方影像显示出来的低成本行车记录仪。各项参数指标，都达不到真实‘流媒体后视镜’的标准。”业内人士刘先生告诉笔者，这类产品价格也是混乱不堪的，几百元的也有，一千元的也有，但实际上，真正合格的“流媒体后视镜”价格并不便宜。据悉，一款品质过关的“流媒体后视镜”的生产成本大概从700元到900元不等。不考虑软件成本、人工、仓储物流、税费财务等其他成本，出货价也应该在千元以上。如果加上各级分销商的利润和终端零售利润，真的“流媒体后视镜”最终零售价很难低于3000元。

当前市场上还有更为数字化、智能化的后视镜，结合了各种数字化功能，价格则更贵，一般适合价值几十万元的豪华车。

【链接】能不能叫“流媒体后视镜”，要看硬指标

笔者从汽车用品市场调查获悉，当前“流媒体后视镜”良莠不齐，但总的来说，有几个硬件指标。

首先是看硬件：摄像头的标准要够高清（1080P）；视角有度数要求（80°以上）；查看单摄像头还是双摄像头，一般来说，摄像头多，拼接图像越简

单，畸变越小；查看有没有防眩屏，带不带微光夜视和破雾功能等。一位商户告诉记者，具备三倍以上视角，满足高清、帧数等硬指标才能称为“流媒体后视镜”。在软件方面，要看图像的技术处理能力。

（据新华网）

