



技术的进步是一把双刃剑,一方面它带给我们更高的生活质量,另一方面,它也会给我们带来不曾想到的麻烦甚至是风险。

行车记录仪:隐形电瓶杀手

面对纷乱的交通环境,行车记录仪的出现让车主们安心了许多。但你是否知道,行车记录仪可是一个隐藏的电瓶杀手哦。

专家提醒,如果你的记录仪是通过汽车电瓶供电的,在连续几天不开车的情况下,一定要把记录仪关掉,否则它很可能会把电瓶耗尽。

一位车主去外地出差,一个星期后回到家,发现自己的汽车出了故障。“发动机启动不了,车灯不会亮,后来连车门也锁不上。去出差这几天,车子一直停在小区里没人开过,怎么突然就坏了呢?”无奈之下,他打电话给汽修店,修车师傅根据描述,判断故障原因应该是电瓶亏电。这更让他百思不得其解:出差之前最后一次用车,电瓶是正常的,停了一个星期怎么会无缘无故亏电?修车师傅上门检查后,印证了之前的故障判断,给电瓶充了电,车子顺利启动。导致电瓶亏电的罪魁祸首也被找到,是车上的行车记录仪。原来,这位车主车上的行车记录仪能 24 小时连续工作,即使停车后拔掉车钥匙,也能监控车前的一举一动。记录仪的电源来自于车载电瓶,平时李先生几乎每天用车,发动机能及时给电瓶充电,但前段时间车子一个星期没启动,电瓶的蓄电量得不到补充,慢慢地被消耗殆尽。

所以,在这里建议安装有行车记录仪的车主们,如果每天都会用车,可以 24 小时开启行车记录仪,假如车子要停驶好几天,建议将记录仪关闭。在停车状态下让行车记录仪继续工作,电瓶会一直处于放电状态,这会缩短电瓶的使用寿命。如果车主一定要使用停车监控功能,不妨选择带内置电池的记录仪,或是在停车后将它接到移动电源如充电宝上。

立体车库:驾驶技术考场

越来越多的停车场开始使用立体车库,立体车库的好处不言自明,占地小,车位多,

智能化程度高,在寸土寸金的城市当中再合适不过。但是立体车库对驾驶者的要求却是非常的高,时常看到有朋友抱怨,一不小心又在立体车位停车时把车子刮坏了,或是轮毂被车库尖锐的金属转角蹭掉了油漆。所以,如果你常年在立体停车场停车的话,那必须掌握一些停车诀窍,否则一年下来爱车可能就伤痕累累了。

1.根据车辆尺寸找车位。

在停入立体车库之前,首先是要判断车位的大小,是不是适合自己的爱车。绝大部分立体车库的车尾对所停入车辆的长宽高以及车重都有明确限制。如果你开的是中型车及以下级别轿车的话,影响不大,但如果是中大型车或豪华车的话,需要特别注意车长限制,常见的立体车库车长标准有 4.7 米、5 米和 5.2 米等,大家按需选择。如果你开的是 C 级以上的轿车或者 SUV 的话,建议就别考虑立体车库了,一般停车场都会对这些车型进行优待,提供地面车位。

2.与车位保持合理距离。

找到适合的车位后,开始着手倒车。在你回头看的时候,尽量不要把头探出太多,同时也需注意自身安全,以防在倒车过程探出车外的头部撞上周边的障碍物。采用何种倒车方式,都要在车身与车位之间适当留一定的间距,在条件允许的情况下,最好能留出一个车道左右距离,如果空间有限,也尽量保证有 2 米左右的余量,方便观察和迂回,同时也能有效减少车身侧面与车库发生刚蹭的风险。此外,在倒车时也要注意车头与前方障碍物的距离,以防光顾着后面,而前保险杠却发生了碰撞。

3.无需急于一次倒入。

对于技术好的司机来说,在确定了车身周边的距离后,把车一把倒入车位没问题。但如果不是很有把握的话,千万别心急,宁可前后多挪几次,把车完全对准车位后,再直着倒进去也可以。

4.充分利用好辅助设备。

当车辆倒入车位后,驾驶者应该多注意车尾的情况,这时大家可以根据自己的习惯

充分利用车内的倒车雷达、倒车影像等功能帮助自己判断。对于各种倒车辅助设备,千万要记住“辅助”两字,具体情况还要由驾驶员自己判断,总之原则就是不可不信,但也不可全信。同时,对于自己车上的倒车雷达、倒车影像等的脾性也要摸清楚,哪些障碍物可以探测到,哪些不能,盲区在什么地方等,尽可能了然于胸。

5.通过限位带时需小心。

停车的最后一步就是要让后轮压过限位带,由于限位带一般都有一点坡度,此时就需要驾驶者稍微加点油门才行,但千万得注意油门力度的控制,可以试探性地慢慢加油,千万不要直接一脚大油门,不然车尾很容易受伤。

6.下车时需收折后视镜。

当车辆停妥之后,下车时先把后视镜折叠起来,这样做的主要目的是方便你自己和停在你旁边的车辆驾驶员上下车。此外,在开门时也要注意车门与周边障碍物的距离。最后,就是关于从后备箱取物的问题,如果有同行人员,最好是在停车入库前先把东西从后备箱拿出来,要是之前没有这么做或者就你一个人的话,在开启后备箱盖时,务必用手拉一下,以免它一下子弹起来撞到车库上方的护板或者是限位杆等,电动后备箱盖的车型,则需根据实际情况,通过按键进行控制。

自动驾驶:不能完全信任

随着技术的进步,越来越多的车辆拥有自动驾驶完全或者部分的功能。当然,具有完全自动驾驶技术的车辆目前还是凤毛麟角。但随着智能巡航系统、车道自动保持系统的快速普及,其实已经有不少车实现了半自动驾驶功能:在公路上能够保持前车车距,松开方向盘车也不会偏离车道,这不已经是自动驾驶了吗?

自动驾驶功能虽然能够极大地减轻人们的开车疲劳,但不可控的风险也随之而来。就拿自动驾驶技术已经非常成熟的特斯拉来说,上个月在美国也发生了第一次因自动驾驶而导致的死亡事故。根据目前通报的

情况,当时一辆特斯拉 Model S 行驶在一条双向有中央隔离带的公路上,自动驾驶处于开启模式,此时一辆拖挂车以与 Model S 垂直的方向穿越公路。在强烈的日照条件下,驾驶员和自动驾驶都未能注意到拖挂车的白色车身,因此未能及时启动刹车系统。由于拖挂车正在横穿公路,且车身较高,这一情况导致 Model S 与挂车底部发生了严重撞击,导致驾驶者死亡。

所以,必须提醒各位车主,尤其是带有部分自动驾驶功能的车主,自动驾驶技术也是通过软件系统实现的,是系统总会存在漏洞,这也是为什么所有的辅助驾驶系统都格外强调“辅助”二字的原因。所以,不要完全依赖自动驾驶,开车时注意力应集中在路面上,双手千万不能离开方向盘。

车载互联:安全隐患笼罩

车载互联是时下的热点,大多数的新车都搭载了类似的装置:人们可以一边开车一边上网看新闻、查天气、看股票甚至聊 QQ,这么一来,汽车就如同一部装着 4 个车轮的智能手机。但也和智能手机一样,汽车要跑上互联网,必然产生流量费用,但很多驾驶者总是无法意识到在车上操作上网也在花钱,到交流量费的时候才后悔不迭。

当然,和安全相比,流量费真算不上什么。其实,车载互联目前所面对的最大威胁还是网络安全,互联汽车的隐私、软件更新和相关移动应用极有可能成为网络罪犯们的目标所在。举例而言,网络罪犯会运用网络钓鱼、键盘记录器或社交工程攻击等手段窃取汽车拥有者的登录凭证。这样一来,他们便能获取用户信息,以此安装一款具有相同登录凭证的移动软件,最终拥有汽车的使用权。此外,互联汽车的软件更新往往需要从汽车制造商网站上下载,并使用 USB 进行安装。更新文件通常并未被加密或签名,其包含着汽车内部系统的大量信息。这些信息为攻击者接近目标环境提供了可乘之机,而攻击者甚至会篡改更新文件,运行恶意代码。

(南方)