https://www.douyin.com/video/7284231711401971002

# 标题:没想到有一天，我们中国自己的智能驾驶技术成功挑战了珠峰！  
## 关键字: 阿维塔智驾征珠峰 #阿维塔11遥遥领先 #阿维塔11鸿蒙版 #阿维塔封神时刻  
## 作者: 严伯钧  
## 我这两天呢看到个消息啊，一开始吓我一跳，说阿维塔的智能汽车成功挑战珠峰。我心想着，智能汽车都卷成这样了啊？不满足在路面上开了？要进化成直升机了？后来仔细一看，哦，说是阿维塔11鸿蒙版成功的挑战了珠峰自驾路线。哎，是从重庆出发，开了三千多公里，开到珠峰营地。我心想，这个自驾路线，那不是经常有人开吗？你换了个电车开，不还是开车吗？有啥值得可说的？但我仔细一看啊，不对，这不是一个简单的自驾，而是智能驾驶完成的珠峰自驾路线的挑战。这个呢，就大不一样了啊。没开过这条线的人呢，不知道这条线路的这个路况。虽然在我国遥遥领先的基建工作下，路已经是非常发达了，但由于自然条件的原因啊，这条线路的路况还是相当的复杂多变。这对智能驾驶啊，就是个巨大的挑战了。即便抛开智能驾驶啊，光对电车来说，这一路是不容易。这是个全程上坡的路线，海拔差距接近了四千九百米。这种全程上坡的路况啊，是脱离了电车常规的经济适用范围了，对电池和电机都是不小的挑战。然后呢，就是这一路的气候温度是多变的。例如过雪山的时候，有低温路段。对于电车来说啊，电池是不是能够经受住温度多变的环境，也是个未知之数。但考虑到这个阿维塔11啊，这款车的电池用的是宁德时代的高密度电池，这一点呢，就不用担心了。但更困难的不是环境，而是多变的路况。路啊，全是山，那就说明啊，路面虽然是公路标准，但是弯圆曲折。智能驾驶啊，要一直判断转弯，还要保证转弯的过程中，过弯顺滑，不能让驾驶员和乘客感到难受，这非常困难啊。自动转弯是不难，但丝滑的转弯和变速很难，老司机都很难做到，就更别说智能驾驶了。并且山多的话呢，隧道也多。尤其是在晚上进入隧道之后啊，这个能见度和感光度，那就要全面挑战自家系统了。在这段旅程当中啊，还有一段很长距离的土路。这路啊，都是土的，就更不要说这道路划线了啊，连马路都没有，是土路，还划什么线？智能驾驶啊，估计那就更难了。结果阿维塔11啊，不仅完成了这个挑战，在规定时间到达终点，最关键是用音箱店成功挑战了五百三十五公里的光电智驾全程零接管。也就是阿维塔11在这个全程路段当中啊，都开启着智能驾驶，就没有掉过链子，这就厉害了啊。但他是怎么做到的呢？说起来就是硬件加软件。硬件层面，阿维塔是非常舍得投入的，他这个智能驾驶的硬件主要靠的是激光雷达和各种传感器。核心呢，就是你能够把路况探测的越清楚，就越能做出精确的反应。所以，阿威塔11有三个激光雷达和三十四个传感器。这是因为有这样的硬件配备，贝尔在夜间穿越三公里长的黑暗隧道的时候呢，才能稳的一批啊。但光有硬件是远远不够的，硬件收集来的数据还需要强大的软件、强大的系统来进行数据处理并做出反馈。阿维塔11鸿蒙版的操作系统是华为的ADS 2.0高阶智能驾驶系统。看到华为就知道遥遥领先了对吧？这里面有一个遥遥领先的关键点啊，叫做NCA无图画。所谓无图画呢，对应的是高精地图。要知道，很多传统的做智能驾驶的方案，其实是要依赖高精地图的。也就是导航用的地图本身啊，就对物理空间做了很精确的描述，这样就可以节省很多算力。物理空间的情况是标准答案已经放在那个地方了，所以有高精地图，智能驾驶就容易的多。在川藏线这样线路，是不可能有高精地图的，这就要求系统的精确度、计算能力以及数据能力必须拔群，这就是无图化。川藏线这一路，道路曲折，路况多变，坑坑洼洼。在这种无图模式下，阿维塔11的表现都如此顺滑，那相信以后再去城市里，那更加是不在话下了。估计阿维塔马上就会解锁很多城市的无图化智能驾驶，带我们去到更广阔的天地了啊。华为塔11鸿蒙版这次通过智能驾驶挑战珠峰路线成功，也让我们看到中国智驾在不断的努力攀登技术高峰。事实证明，中国在智能驾驶这方面的技术是世界顶流啊。哎，听没听懂都点个赞呗。