## 《谷歌8年无人车项目遭遇急刹车，或不再自主造车》笔记

马春杰

**本文主要讲了两点：**

* 谷歌在无人驾驶汽车领域的研究方向发生变化
* 后起之秀Uber在目前遇到的困境

### 1 谷歌方面

谷歌公司下属的公司Alphabet以后将不再自主的开发自动驾驶汽车，而是转变思路**与传统汽车厂商合作**，把谷歌的传感器融入到传统汽车中。

在今年5月的时候，谷歌与菲亚特公司达成合作，共同开发自动驾驶汽车，其中谷歌提供激光雷达、雷达和相机技术。

#### 1.1 谷歌面临的困境

1. 激烈的市场竞争 谷歌在自动驾驶领域已经坚持了8年，但是现在越来越多的公司进入智能驾驶领域，特别是Uber，对谷歌的冲击很大。
2. 人才的流失 长期领导谷歌自动驾驶团队的Chris Urmson已经离开了谷歌，谷歌地图的负责人Lior Ron也离开了谷歌，创立了Otto无人驾驶卡车，后Otto被Uber收购，等于变相的加入了Uber。
3. 商业化的压力 谷歌有个项目叫Chauffeur，这个项目激发了许多的工程师进行挑战，并且激发了**几乎所有主要**的汽车制造商制造无人车的想法，Uber的CEO在试驾了谷歌的无人车之后，接着就决定Uber也开发自动驾驶汽车技术，并且从CMU挖来了大量的人才。

谷歌自己制造了一辆名为Koala的无方向盘车，目的是为了告诉世人：**没有方向盘的汽车是可能的**。

谷歌的下一车型是将自己的驾驶设备和技术直接装到已有的汽车中，以完成改造。当然，这个决策在公司内部引起了极大的讨论。

#### 1.2 谷歌的理想与现实

**想把技术变现，真的挺难。**

### 2 Uber 方面

* Uber最近也面临着人才流失的困境。
* 9月份，机器学习部门主管Marcos Campos离开Uber，加入Bonsai的AI部门； 在Uber收购Otto之后，Brett Browning、Drew Bagnell以及Peter Rander都离开了Uber；
* 在Uber收购了Geometric Intelligence之后， Danny Lange 宣布离开 Uber。

谷歌放弃了自己造车，对谷歌来说，或许是一件好事，因为谷歌的强项不在造车，他的强项在系统的开发以及硬件的研发，这样可能会更加有利于谷歌集中精力搞研发。