

林志穎車禍引發關注 港行家揭隱憂促廠商改進

特斯拉三大風險

易飆 惹火 鎖死門

追蹤 報道

中國台灣藝人林志穎日前駕駛特斯拉 (Tesla) 電動車發生車禍，汽車自焚前的一瞬幸獲途人把他與兒子救出，事件引起了有關電動車安全的關注。香港目前的法例禁止無人駕駛和司機雙手離開方向盤，特區政府本月初向立法會提交修例建議，擬為符合有無人駕駛功能的汽車提供登記領牌制度，讓業界更廣泛地測試及應用該技術。有曾駕駛特斯拉的駕駛者認為，除了無人駕駛功能外，該車起動太快也易生意外，加上電池保護不足，若車禍撞擊電池容易起火燃燒，而汽車一旦斷電將難以打開車門逃生。他們促請生產商釋除該三大關注位的疑慮。

◆香港文匯報記者 劉明



◆林志穎22日駕駛特斯拉發生車禍引發對電動車安全的關注。 資料圖片



◆林志穎駕駛的特斯拉起火熊熊。 資料圖片



◆有曾駕駛過特斯拉的駕駛者認為，該車存在巨大隱憂，包括起動太快易生意外，電池保護不足易起火，車禍斷電時從外面難開車門救人。 香港文匯報記者 攝

電動車在香港愈趨普及，根據資料，截至去年3月全港有近18,500輛電動私家車，其中以特斯拉最受歡迎，佔整體近80%。特斯拉其中一個功能是全自動駕駛，香港運輸署在回覆香港文匯報查詢時表示，自動駕駛分為五級，香港只容許使用首兩級功能，即自動導航以及設定限速。根據香港現行法例，在路面行駛的汽車必須由司機手操控，故電動車在入口後，其無人駕駛功能就會被封鎖。

起動太快「一踩就飆」

香港駕駛人士未能使用全自動駕駛功能，但未能釋除該車的安全疑慮，23日更發生「林志穎炒車翻版」意外。有網民在Facebook「馬路的事討論區」專頁貼出視頻和圖片，顯示一輛白色特斯拉汽車在青山公路洪水橋段近屏夏路出入口前發生車禍。影片顯示，該車突剎上單車徑，再右轉駛出撞墜翻側。

林志穎意外成因仍有待調查，但除了無人駕駛功能，特斯拉還有三大值得關注的隱憂。曾駕駛過特斯拉電動車的律師陳子遷23日在接受香港文匯報訪問時直言，司機駕駛特斯拉時要時間適應，其中起動太快是最不適應，「燃油車踩油門不會即時衝出去，但特斯拉一踩就飆，好易就有意外，而且外地好多特斯拉車禍都整輛車散了。」

電池保護不足易起火

特斯拉在發生車禍時往往都會起火，陳子遷說：「電池在車底位置，保護程度不足一撞就起火，如果走不到會好危險。」他曾有意購入代步，故先後向汽車代理及朋友借車試用，但最終感到不夠安全而放棄，繼續使用燃油車。

據報林志穎在撞車後，其兒子在車內打開車門，途人才能救出兩人，陳子遷認為，車門的設計或令逃生受阻，「門柄有個暗掣，按下去才彈出門柄，或者要用遙控開鎖，但如果撞車撞到頭暈，或撞到車門卡住，可能不能夠第一時間開到門。如果已昏迷，有人在外面想救你亦開不到門，若撞車後起火都未能逃生。」

另一車主劉先生已駕駛特斯拉三年，形容「挺好使用、(冷氣)夠冷、座位舒適」。他以往未為意車門等問題，但現在開始感到擔憂，「電動車要電才可以操作，包括開車門鎖，如果撞車後斷電就可能不容易開到，要救你都救不到。」

對特斯拉易起火，今年4月元朗更發生過「自燃」事件，本身對電池有認識的他指出，電池若組裝不良及受損，經撞擊確實容易燃燒，希望車廠改善問題，加強對電池的保護。

香港汽車會會長李耀培接受香港文匯報訪問時，提醒由燃油車改為駕駛電動車人士須注意電動車起動快的問題，「(時速)0至100可以好快」，若不習慣便易生意外。

車禍斷電外部難開門

至於特斯拉車門上鎖難開問題，他表示應確保遙控跟身以便開門，倘已昏迷，就只能打破車窗才能救人，「其實燃油車中央上鎖，一樣外面開不到，都是要打開玻璃開門。」

香港汽車高級駕駛協會主席江日雄對香港文匯報表示，月前在元朗「自燃」的特斯拉90D為舊款型號，電池設計及保護沒有新款的好，或因而較易起火。

他解釋，現時放置電池的金屬外殼較以往堅固，可承受汽車重量10至20倍的衝力，惟車禍衝擊力太高而受損，電池溶液亦有可能漏出，遇上高溫及火花便會燃燒，「當電池液燒完，整輛車亦可能燒剩車架。」但他指，電油及柴油車也會有起火問題，且燃油會急速燃燒，造成爆炸。

香港文匯報曾致電及電郵香港特斯拉客服部門，但至記者截稿前仍未有回覆。針對林志穎車禍一事，中國特斯拉客服事後在回覆傳媒查詢時強調，暫時無法確認林志穎汽車的起火原因，主副駕駛皆有機械開車的裝置，可在斷電情況下強制解鎖車門，讓後座乘客通過後車門逃生。



◆曾駕駛過特斯拉的律師陳子遷指出該車的隱憂。 受訪者供圖



◆青山公路洪水橋段23日亦發生特斯拉失控意外，肇事車輛先剎上左邊單車徑，再轉右撞墜翻側。 Fb圖片



◆特斯拉佔香港電動車市場近80%份額。圖為特斯拉展銷廳。 香港文匯報記者 攝

科技進步下自動駕駛乃大勢所趨，香港運輸及物流局本月初向立法會提交修例建議，容許業界測試有關技術。香港的汽車會組織均認為，即使未來修訂法例容許使用全自動駕駛的電動車，將會是十分長遠的事，仍有待無人駕駛技術進一步成熟，以及特區政府相關配套才能成事，估計就算是放寬，初期也是新界等較偏遠地區先引入，作「點對點」運輸，而香港的市區未必適合使用無人駕駛。

港高樓林立影響車輛定位

香港特區政府2019年底成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會，探討合適監管框架規管自動車。運輸署2017年起為自動駕駛車輛測試發出「車輛行駛許可證」，至今年6月底已向12輛自動駕駛車輛發出行駛許可證，於大學校園、空運貨站、文化區、科技園區及工業邨等8個地點測試。

香港汽車高級駕駛協會主席江日雄23日在接受香港文匯報訪問時指出，全自動駕駛技術在長途車程是適合使用，「在外國長途駕車易打瞌睡發生車禍，全自動駕駛普及使用，高速公路意外可減少九成。」不過，香港市區交通繁忙，又有高樓，或影響車輛定位，目前未適合全自動駕駛。

「自動駕駛系統仍未完全成熟，若日後完善，加上GPS(全球定位系統)更精準和配合5G網絡，才有可能在市區使用此技術。」他認為，新界路況較簡單地區的點對點交通，以及3號幹線等高速公路，未來會較快可應用此技術。

使用自動駕駛仍有漫長路

香港汽車會會長李耀培向香港文匯報指出，駕駛者會有疲勞、情緒及技術差異問題，全自動駕駛系統更可靠，但在香港使用仍有十分漫長的路要行，「電動車與燃油車在同一道路上行車，安全沒有保障，要愈來愈多電動車才能使用全自動駕駛系統。」

他解釋，當路上全是有自動駕駛系統的電動車時，車輛可彼此互聯，保持安全距離，但同時，政府要有智能交通系統配套，如交通燈與電動車互聯，惟政府要到2035年才停止為燃油車登記，「如果燃油車同電動車在同一路段行駛，燃油車突然減速或過線，自動駕駛的電動車同燃油車沒有互聯，將無法避免碰撞。」

◆香港文匯報記者 文森

業界：自動駕駛須待技術成熟