老年人用车需求未来将形成重要市场，老年人用车期待更多经济性安全设计或专属功能

30年后，你还会开车上路吗？

去年的全球汽车媒体峰会上，上汽集团股份有限公司执行副总裁陈志鑫曾预测，2011年中国汽车市场80后、90后消费者的比例会达到40%左右，而2015年这群消费者的比例将会达到58%左右。事实也是如此——汽车设计愈发年轻化，车载互联系统愈发多样化。然而，有没有企业开始重点思考老年人的用车需求？全国老龄委给出一项统计数据：截至去年底，中国60岁及以上的老年人约有1.9亿，占总人口的14%；2013年，这一数字将突破2亿，预计到2050年老年人口将达到全国人口的三分之一。那时候，80后的我们都将成为这三分之一里的一员。

如此大的市场容量也足以撬动汽车企业去响应这些需求。

其实，在汽车以外的行业中，已经有很多专门为老年人设计的产品。而目前的汽车行业，还没有出现以“面向老年人”为重点的汽车，本周专题将从北京一位61岁的车主的故事入手，探讨关于老年人用车的话题。如果30年后，你还在驾驶汽车的话，你会期望车里都具备什么特殊设计或专属功能？

新京报汽车杂志、腾讯汽车频道联合调查（42294人参与投票）

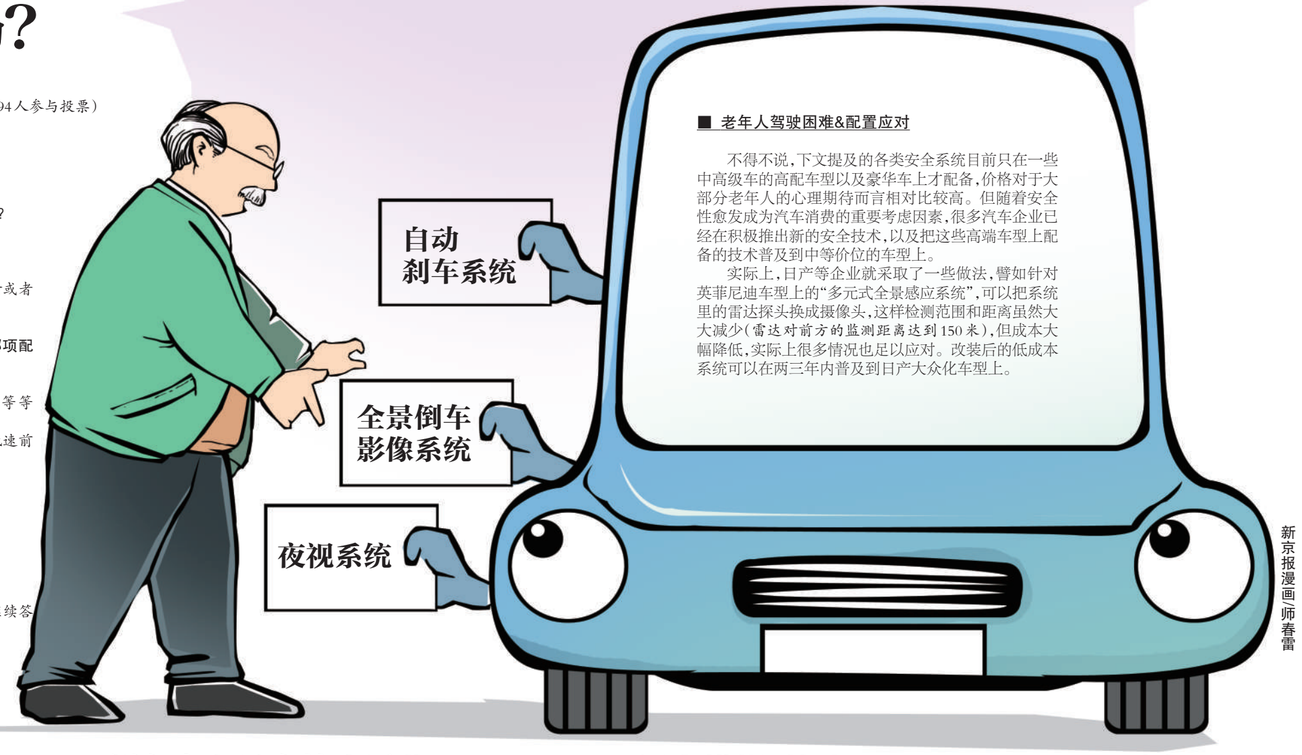
1 你身边有老年人（55岁以上）开车吗？
A 有（86.84%）
B 没有（13.16%）

2 你觉得自己在55岁后，还会选择开车作为日常出行方式吗？
A 会（66.28%）
B 不会，杜绝潜在的安全隐患（3.52%）
C 很难说，视乎当时的身体综合状况而定（17.11%）
D 会有选择性地使用，比如减少使用频次、高峰时段减少出行或者有高速路段时避免前往等（13.09%）

3 你认为一辆给老年人开的汽车，最重要的应该具备以下哪项配置或特殊设计？（多选）
A 车身离地间隙更小，更方便老人上下车（7.75%）
B 更多保证安全的配置，如误踩油门踏板抑制加速系统等等（24.71%）
C 超速提醒（时速不超过60公里或更低），可以保证更稳地低速前行（13.31%）
D 自动挡（18.30%）
E 舒适度更高的坐椅（12.83%）
F 按键操控界面简单，易操作（20.92%）
G 其他（2.19%）

4 老年人开车是否应该受到一定的限制或者提高使用门槛？
A 不应该（56.73%）
B 应该，为自己也为整个用车环境的安全考虑（选择此项的继续答5）（43.27%）

5 你认为老年人开车应该在哪方面加以限制？
A 限制驾驶公里数或者活动半径（40.72%）
B 提高老年人驾照考取门槛（29.71%）
C 其他（29.57%）



新京报漫画/师春雷

■ 老年人驾驶困难&配置应对

不得不说，下文提及的各类安全系统目前只在一些中高级车的高配车型以及豪华车上才配备，价格对于大部分老年人的心理期待而言相对比较高。但随着安全性愈发成为汽车消费的重要考虑因素，很多汽车企业已经在积极推出新的安全技术，以及把这些高端车型上配备的技术普及到中等价位的车型上。

实际上，日产等企业就采取了一些做法，譬如针对英菲尼迪车型上的“多元式全景感应系统”，可以把系统里的雷达探头换成摄像头，这样检测范围和距离虽然大大减少（雷达对前方的监测距离达到150米），但成本大幅降低，实际上很多情况也足以应对。改装后的低成本系统可以在两三年内普及到日产大众化车型上。

■ 车主故事

文女士 倒车实在是个技术活儿

年龄：61岁
爱车：长安铃木天语SX4
居住地：北京

“我57岁在北京考的驾照，到现在已经4年车龄了。最初是我的儿子鼓励我学开车，因为工作的关系，他常常到国外出差，他回来告诉我，国外很多老人都是自己开车到处走。我考驾照时就是按照驾校安排的时间上课、上路练习，最后是一次通过考试的。”

对倒车影像感兴趣

“在北京因为交通比较拥堵，我一般避开上下班的高峰期出来，晚上也尽量少开。老年人开车自己本身就要有更高的安全意识，所以我时速一般都控制在60公里左右，而且少并线。我平时的活动半径不大，主要是在自己家附近的超市购物以及去活动中心跳舞。让我比较苦恼的是倒车技术，怎么练都不行，而且我们家小区的停车位又很挤。”

记者告诉文女士现在很多车配备有倒车影像，她很感兴趣，但也表示：“光能看见后部还不够，最好左右两侧的距离也能看清楚。”

雨天行车很紧张

文女士表示，她还开过高速自驾游，从北京开到河南和武汉老家，有一天断断续续开了8个多小时。唯一一次比较惊险是雨天行车，“大白天出门后突然下大雨，天全黑了，当时我把灯都打开了，两眼直勾勾地盯着前车的尾灯生怕追尾，紧张得后背一身汗，而且我还不断鸣笛，好让其他车辆避开我。”当记者告诉她，现在有各种类似自动刹车系统的功能，当你的车距离前车太近的时候会自动刹车。她很开心，“如果以后有这种配置的车当然最好。”不过，文女士也表示，价格贵了她不能接受，对于老年人而言，汽车的外观无所谓，10多万元的经济型车就行，但必须是自动挡，质量比较可靠的。

除了驾驶，平时洗车、保养和修车也都是文女士自己一手包办。她说希望4S店能够组织一些专门针对老年人的用车知识讲堂。

困难1 视力模糊，怕追尾

自动刹车系统 根据车速判断是否刹停

75%以上的城市交通事故是由低速追尾引起的，如果担心雨天看不清前车的状况下容易追尾，配备自动刹车系统的车就可以派上用场。自动刹车系统是通过前挡风玻璃的传感侦测器探测与前方物体的距离，如果该系统发现车辆与前方物体的距离快速减少，而驾驶员并未主动踩刹车时，该系统就会马上介入并主动采取刹车动作。

当车速低于30km/h的时速撞向前车时，自动刹车系统会在碰撞前使用全部制动力将车稳稳刹停，但这个时候也必需补上一脚刹车，因为刹车系统只会主动刹停1.5秒左右的时间，如果驾驶员此时不主动刹车，车辆仍会继续前进；而车速高于30km/h的时候，为了防止后面车辆发生追尾，自动刹车系统并不会使用100%的制动力把车刹停，而是采取主动减速动作，这样即使撞上了前面的车辆也能有效降低损毁。

代表车型：沃尔沃XC60
价格：57万-66.1万元

预防碰撞系统 自动减速但不能刹停

还有跟自动刹车接近的预防碰撞系统，这一系统没那么智能，只能提醒车主自己刹车而不能替代驾驶者完成刹车动作。

以丰田PCS预碰撞系统为例，早期的PCS仅是在探测出碰撞危险后发出警报提示，需要车主自行刹车。改良后的PCS会在认为有碰撞风险的时候，预先收紧安全带，控制刹车自动减速，减少碰撞引发的危害。但需要注意的是，该系统属于降低损害的预碰撞系统，并不能完全把车停稳。

代表车型：锐志2.5V风尚豪华版及更高配，皇冠3.0L Royal Saloon尊享版以上车型，雷克萨斯IC250C、ES350尊贵版、RX350尊贵版、RX450h、GS450h、LS460L顶配、LS600hL、GX460
价格：31.48万元起

ACC自适应巡航系统 只能提供25%的制动力

大众和奥迪车型上应用的ACC自适应巡航系统，是一种智能化的自动控制系统。在车辆行驶过程中，安装在车辆前部的车距传感器持续扫描车辆前方道路，同时轮速传感器采集车速信号。

简单来说，就是在普通定速巡航的基础上增加一个雷达探测器，它可以在一定速度范围内保持与前车的距离。当前车小于你设定的车速值时，车辆不会保持设定车速，而会保持设定的距离行驶，也就是说如果前车减速的话，自车也会自动跟着减速。不过这个自动制动只能提供最大25%的制动力，此时就需要驾驶者及时踩下制动踏板才能避免追尾事故。

代表车型：一汽大众CC 2.0T顶配，一汽奥迪A6L，英菲尼迪M系
价格：25.38万-69.99万元

困难2 反应不及，倒车不便

全景倒车影像系统：全方位监控

以文女士的亲身经历看，很显然，光有声音提示的倒车雷达已经不能满足她倒车困难的需求了，倒车影像系统是必须的。目前，单个摄像头的倒车影像系统已经很普遍了，而且不少汽车用品店也可以DIY加装这类系统。

现在比较高级的是360度全景影像系统。所谓全景，是它在车头、车尾、两侧外后视镜装了4个指向地面的超广角摄像头，在屏幕上将4幅图像合成，而坐在车内的人就如同自己身处车顶上空一般，可以鸟瞰自车及车周的图像，这对于不擅长泊车的人来说是个福音。全景影像系统网上报价大概1000元左右。

代表车型：英菲尼迪FX全系
价格：78.9万-121.8万元

困难3 夜间行车

夜视系统：涵盖前方300米

宝马研发的红外夜视系统利用热感成像的原理，热感成像相机在黑夜中可以探测到车辆前方的人、动物和一些障碍物，将生成的图像增加亮度，再传送到控制中心显示出来。尽管夜视仅显示屏上的成像并不清晰，但是通过捕捉热放射体的方式使得成像的明暗突出非常鲜明，因而也更容易鉴别前方的危险。

该系统涵盖范围最远可到车前方300米（凯迪拉克类似的鹰眼系统可达500米），它可以探测到的距离是其他系统的两倍远，在时速100km时可以提前5秒发现目标。除了黑夜，在大雾天气下也好用。

但这套系统的摄像机镜头安装在前保险杠上，这个位置会受到一些外界因素的影响，比如路上的泥泞、雨水，会致使镜头容易变脏，最终影响车内显示屏上的图像。总而言之，夜视系统在上述各项安全配置里不算最完善，建议老人尽量避免夜间行车。

代表车型：奔驰S和E级、宝马5系和7系、凯迪拉克SLS赛威
价格：41.88万至百万元以上

B38-B39版专题策划、采写/新京报记者 梁静晶

■ 链接 美国老年驾车 接受各种测验

在美国，司机的年龄没有上限，但随着老龄驾驶员的大量增加，各种问题也随之而来。目前美国已有20多个州制定了特别法规，以确保老年人驾车安全。

例如，佛罗里达州是全美老年人口最多的州，80岁以上的驾车人超过60万。该州从2004年1月1日起实行了一项新法律，规定80岁以上的驾驶人在申请延期驾照时，必须亲自到监理站接受视力测验，或提供由眼科医师开具的视力测验证明。伊利诺伊州的法律则规定，75岁到80岁的老人必须每4年延期驾照一次，并接受路考；81岁到86岁的老人须每两年接受一次路考，87岁以上的老人须每年接受路考。内华达州规定，70岁以上的老人用邮寄方式申请延期驾照时，必须附带身体检查报告。加利福尼亚州规定，一年有两次以上撞车记录的70岁以上持驾照者，必须接受驾驶测验等。

美全国公路交通安全管理局统计，目前美国的驾照持有者中，至少有1900万人是65岁以上的老人，比10年前增加了32%。美国公路安全保险研究所预测，到2030年，美国老年驾车者将达到4000万人，其中有900万人是85岁以上的老人，而且老人发生致命车祸的比率非常高。

日本老年家庭消费力高

日本汽车研究所(JARI)的推算显示，2010年，日本老龄人口中拥有驾照的为1280万人，而这一数字到2030年将增加一倍以上，达到2840万。同时，日本总务省2009年的调查显示，日本老年家庭的平均储蓄为2305万日元，是所有家庭平均值的约1.4倍。日本的老龄化走在其他国家的前面，至2050年，65岁以上的人口将占日本总人口的40%；这一状况也将在其他国家出现——虽不及日本，但届时韩国35%、中国24%，都将紧随其后。

德国驾照终身持有

德国没有要求老年驾车者体检的硬性规定，七八十岁老人开车不算新鲜。不过，由此伴生的道路安全问题正越来越受到德国社会的关注。在德国，驾照可终身持有。德国汽车俱乐部统计，全国75岁至84岁的驾车者有170万人。与欧洲大多数国家不同，德国不要求老年驾车者定期体检以确定身体状况是否允许驾车。而这意味着，即使持有驾照的老人耳不聪目不明，甚至已经不认人，只要自己愿意，就有权开车上路。统计数据显示，德国2011年涉及老年驾车者的车祸中，大约七成车祸责任在老人。

英国老人开车“更安全”

英国《每日邮报》今年2月14日报道引用来自英国司机及车辆执照局和汽车高级驾驶协会的数据称，英国80岁以上仍在开车的老年人数量目前已达到100万，90岁以上的老年人中，66万男性和35万女性仍自己驾车。

目前，在英国开车的人当中，80岁以上的老年人占3%。而80岁以上开车者的死亡率和重伤率都低于17至19岁年龄段的开车者。