

风火轮“街头无照”驰骋 市民担心影响安全 思维车究竟该走哪条道 目前无法可依

在不少电影里,一种特殊的交通工具甚至抢了电影中男女主角的风头,一个轮子或是并排的两个轮子、只能站一个人的踏板,这种交通工具看上去就像是现代版的“风火轮”;人站上去身子稍微前倾,便能够自动行驶。看着驾驶者站在上面腾挪转移,怎一个酷字了得!

最近这段时间陆续有市民发现:电影里的“风火轮”居然已经驶上了申城街头甚至地铁内(本报去年12月20日曾报道),每每现身都会引起一阵路人的骚动。有不少市民对此颇为好奇:这种新式交通工具到底安全吗?

本报记者 陈轶珺

“风火轮”身价曾堪比小汽车

这种“风火轮”在国内被称作思维车,顾名思义,用思维操作的汽车”。2002年推出时拥有两个轮子,大名叫“赛格威”,其操作是以电池为能源,利用物理学的“动态平衡原理”,通过电脑芯片控制其行进或转向。

9年之后一种比赛格威更小巧、轻便的思维车——“索罗威”问世了,它使用了和“赛格威”类似的自身动态平衡技术,但它抛弃了那种笨重的机体。

不过初来乍到,“赛格威”和“索罗威”高昂的报价,足以令普通消费者望而却步。上海一家赛格威代理商公布的售价显示,购买一台赛格威至少要7万元,索罗威也要三四万。另外一家公司的报价相对便宜,但其售价也足有6万元。有人直咋舌:“这么一个玩意儿比我的QQ汽车都贵!”

》记者体验

索罗威较难掌控

为了验证思维车是否安全,在吴淞路上的这家销售点,记者在梁小姐的帮助下挑战一把索罗威。这家公司拥有二百多平方米的大厅,梁小姐说,这里不但可以展示产品,也是思维车车主们的训练场。“你是第一次玩,还是先练有辅助轮的比较安全。”梁小姐说着从3台索罗威中,选出了一台,它与旁边两台略有不同,踏板下藏着两个类似旱冰鞋轮子的辅助轮。

梁小姐按了一下索罗威上的一个黑色按钮,原本安静的家伙亮起了一盏绿灯。记者壮着胆子站上索罗威,两手死死抓着梁小姐的肩膀,但脚下的轮子却不由自主地前后摇晃。

僵持了大约两分钟之后,在梁小姐的鼓励下,记者尝试着稍微前倾身子,索罗威便缓缓地向前滚动,挪动了约5米之后,梁小姐让记者试着改变重心,让索罗威跑起来。可记者刚刚向前倾身体,脚下的索罗威就突然加速,吓得记者紧紧抱住梁小姐不敢松手。

梁小姐又扶着记者朝墙边挪去。眼见就快要撞墙了,她对记者嚷嚷:“快,重心后移,就能刹车了。”这一喊,反倒加剧了记者的紧张,一时手忙脚乱。“放松,身体往后倒,肯定不会摔。”不知摆出个什么动

国产化后销量大增

记者了解到,赛格威初进入中国市场时,由于价格高,有些水土不服。很多公司主要是将赛格威当作吸引眼球的广告载体。

“以前没有国产化时,的确让人望而却步,但如今国产化后,大多数家庭买得起。”在虹口区吴淞路上的一家思维车销售点,销售员梁小姐介绍,他们店中的索罗威,根据不同续航里程和重量分3个档次。最便宜的2999元,因为重量比较轻,主要是女孩子购买。而男生则喜欢3999元的那一款,续航里程长。“这两款都卖得不错,现在店里基本没有现货,必须提前预订。”

相比索罗威,价格已经腰斩的赛格威则有些“曲高和寡”,“我们曾向个人用户推销过赛格威,但一台都没卖出去。现在主要是一些企业向我们订购,比如地铁公司就曾购买过。”

作后,记者脚下的索罗威戛然而止。

接下来的5分钟,在教练的指导下,记者终于能独立走出一道直线。至于左右转向,记者连直行倒退都不熟练,所以迟迟不敢尝试。

赛格威上车就会

之后记者又换了一辆两轮的赛格威试试。毕竟比索罗威多一个轮子,记者一站上去就觉得比站在索罗威上踏实、稳当了不少。记者两手紧紧把住操纵杆,身体缓缓向前倾,赛格威就自己动了起来。很快记者就学会了赛格威的骑行方法,能自如的前进、倒退、左右转向。

接受20分钟的训练后,在记者看来,赛格威相比索罗威安全,但要把两者当交通工具开上路,就算是简单地在路面上直线行驶,心里恐怕还有些打鼓。

“基本上赛格威是包教包会的。索罗威在辅助轮的帮助下,练习一天肯定能独立驾驭。但要脱开辅助轮驾驶,还是得勤加练习。”不过梁小姐也不否认,初学时摔跤是在所难免的,“所以我们建议初学者穿上护具练习。”

大多数索罗威的车主却没有梁小姐说得那么轻松。“真的很难学,第3天感觉依旧不能上车,一般的护具无法保护小腿胫骨内侧,建议购买前一定做好心理准备……”



在销售人员的帮助下,记者分别体验了索罗威和赛格威的操作行驶。

本报记者 贺佳颖 摄



》争议

1 思维车究竟算不算交通工具?

身价大幅跳水,令思维车上申城街头。根据网友的反馈,近期在浦东滨江大道、北外滩等地都曾有人在非机动车道或人行道上驾驶索罗威或赛格威。甚至地铁车厢内也出现过索罗威的身影。不少市民提出疑问:“这种‘四不像’的代步工具随便上路,会不会对其他车辆或行人造成危险?”

“目前国内对驾驶思维车没有什么明文限制。”在谈到思维车能否上路的问题上,大多数思维车的销售员都轻描淡写地说没问题,“思维车在国外多被划归为‘个人消费品’范畴,主要在人行道上行驶。”有销售表示,这种代步工具目前在上海上路属“三不管”。

大多数车主说,骑思维车出门有无数好处,低碳、环保,最关键的是抓眼球。车主王先生告诉记者,每次上路实在太拉风,要不断应付拦车提问者,“你骑的这个东西值多少钱,在哪儿买的?”百试不爽。

但一些理智点的车主也承认思维车不适合上路。玩过“思维车”的葛先生对于它的安全心存疑虑。“这车没有车闸,特别是在拥挤的路段,很容易撞到其他人。”葛先生说,思维车还是在大学校园、广场等半封闭的区域使用较为妥当。

“目前我们可上路的交通工具都有明文规定,而且都需要上牌管理。在国家机关没有将其纳入管理范围之内前,思维车的法律身份上肯定不能算交通工具。”上海华荣律师事务所的朱平晟律师认为:“思维车更像是种带了电的滑板或是旱冰鞋。根据《道路交通安全法》规定,不得在车行道上使用滑板、旱冰鞋等滑行工具。这个车行道包括非机动车道。”

2 思维车上街究竟该走哪条道?

既然思维车不能被认定为交通工具,那么唯一能使用它的地方只有人行道。在记者的街头调查中,所有的行人都抵制思维车走人行道。“赛格威那么大的身体,一旦上街,人行道至少被其占掉一半。而且速度那么快,撞了人怎么办?索罗威虽速度慢不占地方,不过它的刹车全靠身体的重心,万一紧急情况,车主操控不当,很容易撞人。”行人们认为,既然无法完全禁止思维车上路,那就应该让它们走非机动车道。

不过一些业内人士认为非常不妥,上海一家自行车俱乐部的负责人认为:“赛格威不具备自行车最起码的骑行功能,因此目前无法对其进行归类。上海的自行车、电瓶车本来就挺多,如果中间夹着这么个怪家伙,很容易造成剐蹭,那不是给

大伙添乱吗?”

在街头采访中,一位交警说,如果在执勤时,他们发现“思维车”影响了正常的道路交通安全,他们会暂扣车辆。同时,上海地铁也明确表示《上海市轨道交通运营安全管理办法》并没有禁止乘客携带“思维车乘地铁,但根据管理办法中‘不得在车站、车厢内使用滑板、溜冰鞋等器材’的规定,‘思维车’也不能在地铁内使用。”

3 能否对思维车网开一面?

低碳、环保被认为今后交通工具变革的趋势。“现在政府正在提倡电动车,零排放、低噪音,为何不能对思维车网开一面,让它合法上路。”不少思维车的拥趸者百思不得其解。

“如果能把思维车的速度限制在一定范围内,那么也没必要全面禁止,可以让它在人行道上走,在限速范围内,不鼓励,不禁止,但如果其速度超限,就有必要禁止。”朱平晟律师认为,只要对别人或公众不足以造成危险,虽其本身具有一定危险性可能给驾驶人本人造成危险,但这是驾驶人的自由,可以不予禁止。他认为可以减慢思维车的行驶速度,开放人行道给其使用。一旦发生交通事故,责任由思维车车主自行承担。

》他山之石

荷兰 除了少数心肺方面疾病的患者可以使用思维车作为医疗性辅助器材之外,思维车因为安全上的考量并不被允许在公共道路上使用。

英国 思维车被法律定为动力车辆,目前只能在私人地界经许可后行驶。2010年7月曾有一名英国男子因在人行道上骑行这种车被捕。

瑞典 由于被分类为有动力机械车辆,又无法通过车辆的基本规格认证,思维车被禁止在公共道路上行驶。

德国 一般而言除非特别申请获得通过,否则思维车只被允许用于部分私人拥有的土地或道路上,而无法进入公共道路,但在部分地区也有将思维车视为电动轮椅类型的设备,而允许行驶于脚踏车专用道或人行道的情况。

日本 思维车是被分类为与排气量介于50到125立方厘米的摩托车相同等级的有动力车辆,因此要求必须配备有刹车与头灯、刹车灯、方向灯等辅助设备,车主也需缴纳税注册车牌并拥有驾驶执照。但由于在思维车上加装这些设备有其困难度(尤其是刹车装置),因此在公共道路上使用可能会导致车主违反“上路车辆整备不良”的法规而受罚,间接等于禁止了思维车的使用。

美国 由于担心思维车会撞伤行动不便的残疾人、老年人或儿童,美国部分城市至今都不允许思维车上路。