

智驾小蓝灯

从“高阶代表”滑向“鄙视链底端”

夜幕降临,晚高峰的高架桥一如既往地拥堵,由红色尾灯统治的车河缓缓蠕动,一切像被复制过千百遍,单调得让人昏昏欲睡。

但现在,如果你稍加留意,会发现这片红色海洋里,正不断掺进点点蓝色。

越来越多新车的后视镜边缘、车头或尾灯组附近,悄然亮起了一抹亮蓝色的灯光。对于熟悉新能源汽车的人来说,这盏灯有个颇为硬核的名字——自动驾驶系统标志灯,不过大众还是更习惯叫它“小蓝灯”。

2022年8月,小蓝灯作为一些顶配车型的彩蛋配置,在国内首次上车。短短几年间,伴随着中国新能源汽车近乎疯狂的内卷,它已经从“选装件”,变成了几乎所有想在智驾牌桌上占一席之地的品牌的“标配项”。

在车企PPT的宏大叙事里,这是汽车迈向赛博时代路上,与人类社会达成某种默契的象征:我在看着路,你也该看着我。

然而,当这束带着未来主义色彩的灯,真正集中照进中国错综复杂的马路生态时,故事却走向了一个意想不到的荒诞方向。

小蓝灯时代,还没开始就已结束?

路上的小蓝灯正在以肉眼可见的速度变多。

在“卷完续航卷屏幕,卷完架构卷智驾”的红海中,城市NOA(领航辅助驾驶)成了各大车企彰显含金量的终极战场。但智驾偏偏是一种“无感”的技术,车主坐在里头闭目养神,窗外的人根本无从知晓。

小蓝灯便成了车企完美的“行走的广告牌”,毕竟亮起的灯光越多、面积越大,越能在大街上直观地证明自家智驾系统的市占率。在缺乏国家强制性统一标准的真空期里,各家车企更是将小蓝灯卷出了新高度,灯带越做越长,只求在夜色中足够招摇。

小蓝灯在路上的增多不是错觉。2022年,理想在L9上首次加装外部智驾指示灯,此后小鹏、蔚来、比亚迪、问界、小米陆续跟进。中汽协发布的《2025城市NOA汽车辅助驾驶研究报告》显示,2025年1月-11月,我国搭载城市NOA功能的乘用车累计销量已达312.9万辆,渗透率占乘用车上险量的15.1%,较2024年提升5.6个百分点。

但就在装配率一路狂飙的同时,这些斥巨资研发、被车企视作“高光时刻”的小蓝灯,正在被车主们亲手熄灭。

因为“蓝灯一开,随便加塞”。进到任何一个车友群,你都能听到类似的抱怨。“智驾我可以天天开,但小蓝灯我是一次都不敢亮了。”

在早晚高峰亮起这盏灯,智驾车主的一举一动都会被无限放大。不少司机一看到小蓝灯,心里就会犯嘀咕,本能地揣测:“这人多半在玩手机吧?”或者“是不是正打瞌睡呢?”这种被窥探和被标签化的道德审视,让不少主驾驶位上的车主如坐针毡。

然而,真正逼得车主不得不关灯的,是近乎无处不在的恶意别车。

一旦亮起小蓝灯,车辆在马

路上的生存空间就会被极限压缩。比如,在常规的变道合流路口,原本大家都在老老实实交替通行,可只要旁边的车看到这盏蓝灯,就会立刻加速死死卡住身位;在跟车行驶时,前车哪怕没有任何急刹的必要,也常常会为了“试探智驾”而故意踩一脚刹车。更不用提那些在变道时根本不打灯、以近乎垂直的角度硬生生切进安全距离内的车辆。

凡此种种,这些“别车”已经不再是为了赶路,而更像是一种恶趣味的狩猎。

马路是一个由丛林法则和人情世故交织而成的微缩社会。司机的变道博弈,往往建立在一种“车头微表情”的试探上,只要车头稍微往里卡一点,就能看出对方有没有减速的意图。

但比恶意别车更磨人的,其实是那种持续悬在心里的负担感。开着小蓝灯上路,会不会有人觉得这车好欺负,专挑你加塞?这种若有若无的心理压力,累积起来比堵车本身还让人疲惫。

当智驾车主们发现,亮起这盏灯换来了成倍的驾驶风险和加塞频率时,为了买个清净,也是为了不当那个“靶子”,车主们只能选择让小蓝灯熄灭。

可以“放心欺负”的存在?

小蓝灯本是“高阶智驾”的代表,如今却加速滑向鄙视链底端。不是因为技术不够好,而是因为不同的人看它,看到的东西完全不一样。

但真正危险和值得琢磨的,是其中最具攻击性的那一种心态——那些看到小蓝灯就超雄的司机,到底在想什么?

一辆车能老老实实保持车距、稳稳当地跟车,本应是所有司机梦寐以求的“完美路人”,可一旦这份规矩是机器体现出来的,那就不是被欣赏,而是被盯上了。

说白了,智驾只做安全判断、它只是一台没有路怒症的电脑,你挤它、它让,你别它、它刹

车,没有脾气,更不会事后报复。

这和人类司机之间的博弈完全不同,作为一个正常人,你如果和别的司机产生争执,在发作之前总会有所忌惮“他不会突然撞上来吧?”,然后尽可能主动守住自己的脾气和底线。

可面对小蓝灯,这层道德顾虑荡然无存。

于是在夹杂了诸多怨气和焦虑的马路上,小蓝灯意外地变成了唯一一种可以“放心欺负”的存在,而这恰恰是它最初设计时,完全没有预料到的副作用。

交通信号灯的颜色,从来都只有一种共识:红是停,绿是行,黄是等。可蓝色呢?有人觉得“跟车更安心”,有人感觉“这是软柿子”,还有人下意识“赶紧躲远点,说不定随时抽风”。一种颜色,三个判断,在需要确定性的交通信号体系中,几乎是不可想象的。

小蓝灯试图用一种全新的视觉语言,重构人机共存的规则。而人类在面对自己亲手创造出来的“机器”时,似乎总是抱有一种难以名状的微妙恶意。

在路上冲着智驾车玩这套试探,争夺的从来不止短短几秒通行时间。

说到底,那些在马路上看到蓝灯就兴奋地切过去别一把的司机,难道平时不会别其他车吗?他们当然会。别车的理由在他们嘴里有千万种,却没有任何一条是理所当然。

想亮的不敢亮,想看的没人看

回过头来看,车企最初设置这盏小蓝灯,其实有两个初衷。

一是想为车主提供一种“智驾身份”的情绪价值。买了一辆领先时代的智能车,亮起蓝灯,理应让车主感受到科技带来的尊崇感与先锋感;二是提醒周围车辆,“本车目前已进入智驾模式,请保持安全距离”。可眼下的路况来看,这两种初衷似乎都快落空了。

情绪价值这块,已经明显在贬值。当马路上的小蓝灯从“稀

罕物”变成“寻常物”,它承载的身份象征也就迅速稀释。

第二个初衷的落空,又暗示了一个略显扎心的事实:很多人早已习惯了一种并不那么讲规则的驾驶环境——加塞、别车、抢道,某种程度上是被路况长期反向训练出来的生存策略。

以至于当马路上突然出现了一个绝对遵循规则的“纯良AI”时,大家的第一反应往往不是配合,而是本能地觉得自己有便宜可占。

这种在规则与潜规则之间的激烈碰撞以及由此形成的马路鄙视链,究竟是谁的问题?

是车企太天真,把实验室里的理想模型搬到了城市的早晚高峰?还是算法太死板,不懂得如何在加塞的洪流中露出一丝“狠劲”?又或者是这些手握方向盘的人,在追求效率的道路上早已丢失了对规则最基本的敬畏?

除此之外,各大车企为了让自家的“广告”更醒目,还在灯光设计上大做文章。

有的用深蓝,有的用青蓝;有的常亮,有的呼吸闪烁。这套没有统一标准、杂乱不一的视觉信号,非但起不到安全警示效果,反而造成严重的视觉干扰。

许多司机投诉,夜间跟在亮着高功率小蓝灯的车后,蓝光格外刺眼,甚至比前车的后雾灯还要干扰视线。这类只顾宣传效果、忽略实际行车体验的设计,正逐渐步入隐藏式门把手、单踏板模式和异形方向盘的后尘。

车企们却依然在狂奔。这种惯性背后,是整个行业对“科技话语权”的焦虑。他们害怕一旦停止这种视觉上的输出,就会在消费者的认知中掉队,哪怕它已经让车主感到尴尬,也让路人感到厌烦。

但,倘若小蓝灯这套人车沟通的视觉信号注定行不通,智能车又该如何告诉其他司机“这车电脑在开,请多担待”?

这个问题很难回答。我们只看到,那盏原本象征着未来与安全的蓝灯,正被越来越多车主无奈熄灭。

兰德思