

IVISTA

中国智能汽车指数

编号: IVISTA-SM-ISI.AS.SSS-RP-A1-2023

智能安全指数

主动安全

侧向辅助系统评价规程

Intelligent Safety Index

Active Safety

Side Support System Rating Protocol

(2023 版修订版)

中国汽车工程研究院股份有限公司 发布

目 次

1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 评价方法	1
3.1 侧向辅助系统评分	1
3.2 报警区域图	3

侧向辅助系统评价规程

1 范围

本文件规定了IVISTA中国智能汽车指数-智能安全指数-主动安全侧向辅助系统的评价方法。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改版）适用于本文件。

GB/T 18385-2005 电动汽车 动力性能 试验方法

GB/T 24158-2018 电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术条件

GB/T 39265-2020 道路车辆 盲区监测(BSD)系统性能要求及试验方法

GB/T 39263-2020 道路车辆 先进驾驶辅助系统(ADAS)术语及定义

ISO 17387 Intelligent transport systems-Lane change decision aid systems (LCDAS)-performance requirements and test procedures

3 评价方法

侧向辅助系统试验总分12分，包括盲区监测BSD试验8分、开门预警DOW试验3分、高级辅助功能验证试验1分。

侧向辅助系统为可选审查项，对于搭载了BSD、DOW系统的试验车辆，通过审查车辆生产制造商提供的具有资质的第三方检测机构出具的测试报告并进行实车审查，评价试验车辆的BSD、DOW系统是否具备所要求的性能。

3.1 侧向辅助系统评分

按照表1侧向辅助系统评分规则进行评分，各工况2次试验结果均满足对应评分标准要求则得满分，否则不得分。

表 1 侧向辅助系统评分规则

评价项目	试验场景		车速 (km/h)		评分标准	工况分值	总分
			主车	目标车			
BSD 功能试验	乘用车目标车超越主车	左盲区/右盲区	60	70	1) 开始报警区间: 目标车车头穿过 A 线后, 目标车车头穿过 B 线之后 0.3s 内 2) 结束报警区间: 目标车车头穿过 C 线后, 目标车车尾穿过 D 线之后 1s 内	3	
		左盲区/右盲区	60	120	1) 开始报警区间: TTC 小于 7.5s 后, TTC 达到 3.5s 后 0.3s 内 2) 结束报警区间: 目标车车头穿过 C 线后, 目标车车尾到达 D 线之后 1s 内	3	
	两轮车目标车超越主车	左盲区/右盲区	20	30	1) 开始报警区间: 目标车车头穿过 A 线以后, 目标车车头穿过 B 线之后 0.3s 内 2) 结束报警区间: 目标车车头穿过 C 线后, 目标车车尾穿过 D 线之后 1s 内	2	
DOW 功能试验	两轮车目标车超越主车	左前门或右前门	0	15	1) 开始报警区间: 目标车车头穿过 A 线以后, 目标车车头穿过 B 线之后 0.3s 内 2) 结束报警区间: 目标车车头穿过 C 线后, 目标车车尾穿过 D 线之后 1s 内	1	3
		左后门或右后门				0.5	
		左前门或右前门	0	30		1	
		左后门或右后门				0.5	
高级辅助功能验证	RCW 功能		---	---	是否搭载该功能	0.5	1
	DOW 后排独立报警功能		---	---	DOW 试验中验证主车后排可独立报警	0.5	

注 1: 表中提及的 A 线、B 线、C 线、D 线参见图 1。

注 2: BSD 功能试验中, 所有试验场景的左右盲区试验需同时满足开始、结束报警评分要求才能得到相应分值。

3.2 报警区域图

侧向辅助系统评价中所涉及的A线、B线、C线、D线等分界线，如图1所示。

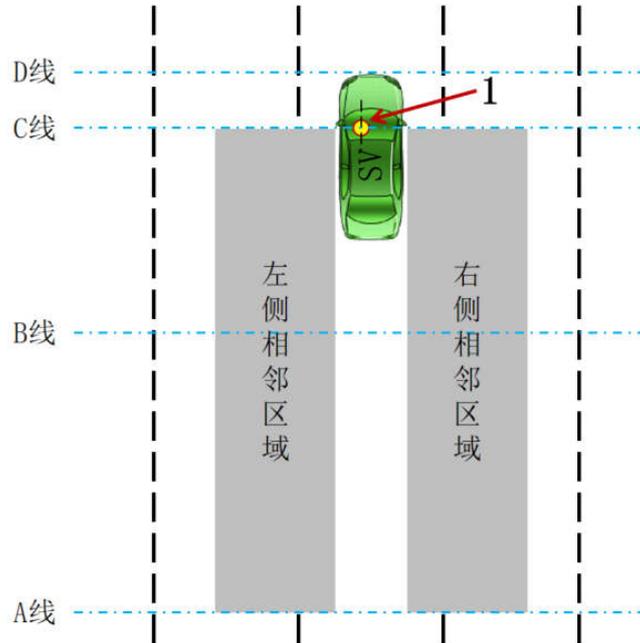


图1 侧向辅助报警区域图

其中：

- A 线应平行于主车后缘，并位于其后 30 m 处；
- B 线应平行于主车后缘，并位于其后 3 m 处；
- C 线应平行于主车后缘，并位于第 95 百分位眼椭圆中心（图 1 中标识 1 处）；
- D 线应平行于主车前沿并位于其延长线上。