

**智能运输系统 自适应巡航控制系统
性能要求和检测方法
(征求意见稿)
编制说明**

目 录

一、工作简况.....	2
二、标准编制原则、主要内容及其确定依据.....	5
三、主要试验的分析综述报告、技术经济论证.....	23
四、 与国际、国外同类标准技术内容的对比情况.....	26
五、以国际标准为基础的起草情况.....	26
六、与有关法律、行政法规及相关标准的关系.....	27
七、重大分歧意见的处理经过和依据.....	27
八、涉及专利的有关说明.....	27
九、标准过渡期的建议.....	27
十、其他应予说明的事项.....	28

一、工作简况

（一）任务来源

国家标准《智能运输系统 自适应巡航控制系统 性能要求与检测方法》（GB/T 20608—2006）实施至今已有 18 年。全国智能运输系统标准化技术委员会于 2022 年提出修订并申报。2023 年 12 月，国家标准化管理委员会下达计划（计划号：20233073-T-469），由交通运输部公路科学研究所牵头负责本标准的修订工作。

本标准由全国智能运输系统标准化技术委员会（SAC/TC 268）提出并归口，起草单位是交通运输部公路科学研究所、交通运输部路网监测与应急处置中心、中路慧能检测认证科技有限公司、中关村中交国通智能交通产业联盟、中公高远（北京）汽车检测技术有限公司、中路高科交通科技集团有限公司、北京经纬恒润科技股份有限公司、北京福田戴姆勒汽车有限公司、深圳市锐明技术股份有限公司、中汽认证中心有限公司、江西江铃集团晶马汽车有限公司、特路（北京）科技有限公司。

（二）修订背景

自适应巡航控制系统是一种智能化的自动控制系统，是常规巡航控制系统的提升和扩展。该系统属于 ADAS 高级驾驶辅助系统，通过对车辆纵向运动进行自动控制，以减轻驾驶员的劳动强度，有效增加车辆驾驶的舒适性和安全性。

国家标准《智能运输系统 自适应巡航控制系统 性能要求与检测方法》（GB/T 20608—2006）实施至今已有 18 年，该标准对自适应巡航控制系统的基本控制策略、最低的功能要求、基本的人机交互界面、故障诊断及处理的最低要求以及性能检测规程进行了规定，对规范自适应巡航控制系统的设计、生产和产品质量的提高起了重要推动作用。

随着传感技术和计算机技术的不断发展，自适应巡航控制系统的应用比例逐年上升，在乘用车中配置比例已超过 20%。本标准在 ACC 系统的研发、测试和评价等方面被广泛应用。因本标准采标标准对应的国际标准（ISO 15622:2002）已更新，ISO 15622 后续更新版本有 ISO 15622:2010 和 ISO 15622:2018），其中 ISO 15622:2018 整合修订了 ISO 22179:2009。本标准拟同步更新至对应国际标准的最

新版本，充分考虑与现有国内标准的协调，对国际标准中明显不符合国情的内容进行修订，对 GB/T 20608—2006 在技术要求、试验方法和检测规则等方面作出相应的补充、完善和修改是必要的。

（三）主要工作过程

标准起草单位接到标准制订计划任务后，立即着手进行标准修订工作，主要工作过程如下：

1. 2023 年 12 月，标准制修订计划下达。

2. 2024 年 1 月～2024 年 3 月，成立标准起草组，完成交通运输标准化计划项目执行计划。在本标准的起草过程中，进行了专业研讨并开展了广泛的调研工作，与自适应巡航控制系统相关整车厂、供应商、第三方测试机构等单位提供了大量的系统应用情况和测试数据。根据调研情况，起草组提出了标准修订原则、主要依据以及标准修订的方法。

3. 2024 年 3 月～2024 年 6 月，由标准牵头单位组织起草组内整车厂、测试机构组织试验验证工作，分别针对自动停车能力、目标探测距离、目标识别、弯道适应性等指标测试方法进行了验证。

4. 2024 年 6 月～2024 年 9 月，起草组进行了深入研究，编制完成标准征求意见稿和编制说明，报标委会。

（四）标准主要起草人及其所做工作

本标准的制定主要开展了现状与需求调研、相关政策研究、标准条款内容起草等工作，具体人员分工见表 1。

表 1 标准主要起草人承担工作分工

姓 名	单 位	具体承担工作
李振华	交通运输部公路科学研究所	负责协调ACC应用现状调研，负责标准架构及整体内容协调统一，参与第7章至第8章技术要求编写。
李斌	交通运输部路网监测与应急处置中心	负责总体组织、协调标准调研，负责第1章范围、第3章术语和定义的编写，参与第7章功能要求、第8章性能要求的编写。

高兰达	交通运输部公路科学研究所	负责系统应用和测试现状调研，参与标准研
-----	--------------	---------------------

姓 名	单 位	具体承担工作
		讨，参与标准第1章至第9章内容编写，负责标准统稿工作。
焦伟赞	交通运输部公路科学研究所	负责协调ACC测试现状调研，负责附录A内容起草，参与第5章至第6章起草工作。
吴梦怡	交通运输部公路科学研究所	负责整理调研资料调研，参与第 7 章至第 8 章起草工作。
刘砚玥	交通运输部公路科学研究所	负责弯道能力验证试验设计，参与第 9 章测试方法起草。
朴志刚	中路慧能检测认证科技有限公司	负责9.3自动停车能力测试方法的起草。
范青蓝	交通运输部公路科学研究所	负责第 5 章节和第 6 章节标准内容编写。
张云	交通运输部公路科学研究所	负责章节8.3和8.4内容起草。
李茹	中关村中交国通智能交通产业联盟	负责章节9.2和9.6内容起草。
汪林	交通运输部公路科学研究所	负责协调ACC测试现状调研，参与第7章至第8章技术要求编写。
宋向辉	交通运输部公路科学研究所	负责协调 ACC 应用现状调研，参与第 8 章节标准内容编写。
钱越	交通运输部公路科学研究所	负责协调 ACC 应用现状调研，参与更新第 3 章术语和定义。
陈传阳	中公高远（北京）汽车检测技术有限公司	负责术语和定义章节，更新界定术语和定义的引用文件，以及更改8.3.1制动操作制动灯点亮时间要求。
张一鹏	交通运输部公路科学研究所	负责协调 ACC 测试现状调研，参与第 5 章 ACC 系统工作原理的编写。
张卓敏	交通运输部公路科学研究所	负责自动驾驶停车能力验证试验设计，参与第 9 章测试方法起草。
张为	交通运输部公路科学研究所	负责9.3自动停车和9.4目标探测距离测试方法起草。
王莉莉	交通运输部公路科学研究所	负责 7.1 基本要求标准内容起草，参与标准第 3 章至第 8 章起草。
李宏海	中路高科交通科技集团有限公司	负责8.2操作限制内容起草。

方靖	中路高科交通科技集团有限公司	参与 8.3、8.4 内容起草。
陈娟娟	中公高远（北京）汽车检测技术有限公司	负责8.1.3目标识别内容起草，参与更新界定术语和定义的引用文件。
王建	中公高远（北京）汽车检测技术有限公司	负责8.1.2跟车控制性能内容起草，参与更新界定术语和定义的引用文件。
徐浩	中路慧能检测认证科技有限公司	负责更改9.4目标探测距离测试方法，负责目标探测距离测试工作。

姓 名	单 位	具体承担工作
王新淮	中路慧能检测认证科技有限公司	负责更改9.6弯道能力测试方法，负责弯道能力测试工作。
刘靖	北京经纬恒润科技股份有限公司	负责更改9.5目标识别测试方法，负责目标识别测试工作。
李海	北京福田戴姆勒汽车有限公司	负责章节8.1.4和8.1.5内容起草。
加永峰	深圳市锐明技术股份有限公司	参与8.2操作限制内容起草。
姜旭	中汽认证中心有限公司	参与 8.4 故障处理内容起草。
吕猛	江西江铃集团晶马汽车有限公司	参与章节9.1、9.2、9.4内容起草。
李超	特路（北京）科技有限公司	参与附录A内容起草。

二、标准编制原则、主要内容及其确定依据

（一）编制原则

1. 坚持以需求为导向，根据 ACC 系统实际应用现状和需求的变化和技术的发展及时更新和修订标准内容，在总结国内 ACC 系统技术进展和应用现状的基础上，确定标准的主要内容和技术要求，为 ACC 系统研发和测试评价提供坚实的技术保障；

2. 体现指导性、方法性的基本思路，以科学试验为依托，以试验结果为依据，力求标准内容科学、合理，可操作性强，有利于指导产品的设计与生产，促进行业发展和技术进步；

3. 充分考虑技术现状和发展趋势，借鉴国内外同类型标准、规范，广泛征求生产企业和使用单位的意见和建议，澄清模糊概念，总结得出规律性结论。

（二）标准主要内容、修订前后技术内容对比及确定依据

1. 标准章节结构修订

标准章节结构修订具体见表 2。

表 2 标准章节结构修订一览表

修订前		修订后		修订变化
1	范围	1	范围	更改了标准的适用范围
2	规范性引用文件	2	规范性引用文件	根据编写内容引用的标准，对主要规范性引用文件做了相应的修改和补充。

修订前		修订后		修订变化
3	术语和定义	3	术语和定义	更改了界定术语和定义的引用文件。
3.1.2	自适应巡航控制	3.2	自适应巡航控制	更改了自适应巡航控制术语的定义。
3.1.5	常规巡航控制	3.5	定速巡航控制	更改了定速巡航控制术语名称和定义。
3.1.7	自由流交通		删除	删除该术语。
	无	3.7	目标车	增加了术语“目标车”和定义。
	无	3.12	全速自适应巡航控制	增加了术语“全速自适应巡航控制”和定义。
	无	3.13	限速自适应巡航控制	增加了术语“限速自适应巡航控制”和定义。
	无	4	符号和缩略语	更新符号和增加缩略语。
3.2	符号	4.1	符号	更新符号。
	无	4.2	缩略语	增加了缩略语。
4	ACC 系统类型及状态	5	ACC 系统工作原理及类型	增加工作原理和更改了系统类型。
	无	5.1	工作原理	增加了 ACC 系统工作原理。
4.1	ACC 系统类型	5.2	系统类型	更改了系统类型。
4.2	ACC 系统状态	6	ACC 系统状态及转换	更改了系统状态及转换要求。
	无	6.1	ACC 系统状态	更改了系统状态。
	无	6.2	状态转换	更改了系统状态转换要求。
5	性能要求	7	功能要求	更改了 ACC 系统功能要求。
5.1	基本控制策略			内容调整，章节删除。
5.2	基本性能	7.1	基本要求	
5.3	基本的人机交互功能	7.2	显示	标准内容更新。
	无	7.3	ACC 系统符号	引用标准更改。
	无	8	性能要求	更改了 ACC 系统性能要求。

	无	8.1	跟车控制性能	增加了 ACC 系统跟车控制性能要求。
5.4	操作限制	8.2	操作限制	更新了操作限制要求。
5.5	制动灯控制（仅适用于 ACC2 型系统）	8.3	制动灯控制	更改了制动灯控制时间要求。
5.6	故障处理	8.4	故障处理	更新了故障处理要求。
6	性能评价的测试方法	9	测试方法	增加了自动停车能力测试和更改了弯道能力测试方法。

修订前		修订后		修订变化
6.1	测试环境条件	9.1	测试环境	章节结构调整。
6.2	试验目标参数	9.2	测试目标物	更改了目标物反射频率范围要求。
	无	9.3	自动停车能力测试	增加了自动停车能力测试方法。
6.3	探测距离测试	9.4	目标探测距离测试	更改了目标探测距离测试方法。
6.4	目标识别能力测试	9.5	目标识别测试	更改了目标识别测试方法。
6.5	弯道适应能力测试	9.6	弯道能力测试	更改了弯道能力测试方法。
附录 A	（规范性附录） 相关技术说明	附录 A	（规范性） 相关技术要求	删除了 ACC II、ACCIII、ACCIV 型系统相关内容。
A.1	ACC II、ACCIII、 ACCIV 型系统的 水平探测区域		删除	删除。
A.2	激光雷达——测试目标的 CTT 参数	A.1	激光雷达—目标测试参数	章节结构调整。
A.3	锥形测试目标雷达信号散射截面 RCS 定义	A.2	锥形测试目标雷达信号散射截面 RCS 定义	章节结构调整。
A.4	跟随能力		删除	删除。
参考文献		参考文献		增加和删除了部分参考文献。

2.主要技术内容修订和依据

（1）范围

修改了标准的适用范围，增加安装有自适应巡航控制系统的车辆类型。

（2）规范性引用文件

与 GB/T 20608—2006 “2 规范性引用文件” 相比，除了编辑性修改，根据编写内容引用的标准，对主要规范性引用文件做了相应的修改和补充，见表 3。

表 3 “规范性引用文件” 章节修订情况

修改前	修改后	修订依据
无	GB/T 15089 机动车辆及挂车分类	范围部分增加了标准适用车辆类型。

修改前	修改后	修订依据
GB/T 4782 道路车辆操纵件、指示器及信号装置 词汇	ISO 2575:2021 道路车辆控制器、指示器和信号装置用符号 (Road vehicles — Symbols for controls, indicators and tell-tales)	7.2.2 中修改引用标准。
UN ECE-R13-H 关于核准乘用车制动性能统一规定	删除	标准技术内容中已删除相关内容，相应删除引用该文件。

(3) 术语、定义和符号

与 GB/T 20608—2006 “3 术语和定义” 相比，除编辑性修改，主要术语、定义和符号变化如表 4。

表 4 “术语、定义和符号” 章节修订情况

修改前	修改后	修订依据
3.1.2 自适应巡航控制 adaptive cruise control (ACC) 常规巡航控制系统的提升和扩展（见 3.1.5 常规巡航控制），它可以通过控制本车发动机、传动系统或制动器实现与前车保持适当距离的目的。	3.2 自适应巡航控制 adaptive cruise control (ACC) 实时监测车辆前方行驶环境，在设定的速度范围内自动调整行驶速度，以适应前方车辆和/或道路条件等引起的驾驶环境变化。 [来源：GB/T 39263—2020，2.3.10]。	GB/T 39263—2020《道路车辆 先进驾驶辅助系统（ADAS）术语及定义》对 ACC 作出了明确的定义，直接引用。
3.1.5 常规巡航控制 cruise control 按照驾驶员的设定控制车辆行驶速度的系统。	3.5 定速巡航控制 cruise control 按照驾驶员的设定控制车辆行驶速度的系统。	经调研国内一般将“常规巡航控制”用“定速巡航控制”描述，建议更新。
3.1.7 自由流交通 free-flowing traffic 车流量大但比较流畅的交通，不包括频繁起步停车和	删除该术语	本标准中不涉及。

紧急制动的情况。		
无	3.7 目标车 target vehicle 在本车前方同一车道同向行驶且被本车跟随的车辆	区分目标车和前车，增加目标车的术语定义。
无	3.12 全速自适应巡航控制	GB/T 39263-2020

修改前	修改后	修订依据
	Full Speed Range Adaptive Cruise Control (FSRA) 实时监测车辆前方行驶环境，在设定的速度范围内自动调整行驶速度并具有减速至停止及从停止状态自动起步的功能，以适应前方车辆和/或道路条件等引起的驾驶环境变化。 [来源：GB/T 39263—2020，2.3.11]。	《道路车辆 先进驾驶辅助系统（ADAS）术语及定义》对 FSRA 作出了明确的定义，建议直接引用。
无	3.13 限速自适应巡航控制 Limited Speed Range Adaptive Cruise Control (LSRA) 实时监测车辆前方行驶环境，在设定的速度范围内自动调整行驶速度，以适应前方车辆和/或道路条件等引起的驾驶环境变化，但不具有减速至停止及从停止状态自动起步的功能。	修改了系统分类，新增该术语。

（4）符号和缩略语

根据文件用到的符号，对应性修改，增加了文件中用到的缩略语。

（5）工作原理及类型

与 GB/T 20608—2006 “4.1 ACC 系统类型及状态”相比，除编辑性修改，主要变化如表 5。

表 5 “工作原理及类型” 章节修订情况

修改前	修改后	修订依据
无	5.1 工作原理 ACC 系统基于驾驶员的操作指令、本车的运动状态、本车与前车的距离信息对本车进行纵向控制，同时将系统状态信息反馈给驾驶	根据 ISO 15622:2018，将 2006 版引言中工作原理增加到 5.1，原理图中

	员，工作原理见图 2。	增加了车载设备。
4.1 ACC 系统类型 4.1.1 根据纵向控制执行器结构分类 ACC 系统根据纵向控制执行器结构的不同分为 4 种类型，见表 2。	5.2 系统类型 ACC 系统根据适用运行速度范围分为 FSRA 系统和 LSRA 系统，应符合表 1。车辆用户使用手册中应描述 ACC 系统的减速能力，所有	根据 ISO15622:2018 结合国内 ACC 系统技术现状，配置 ACC 系统的车辆变速器均为自动挡，支持主动控

修改前	修改后	修订依据
ACC 系统的减速能力应在车辆用户使用手册中明确指出。	的 ACC 类型都应包含主动制动控制。	制，因此调整系统分类。
当配备离合器的车辆进行主动制动控制时（如 ACC2a 型），如果离合器无法自动分离，应将制动和发动机怠速控制的潜在冲突及早提示给驾驶员，并为驾驶员提供一种明确而切实可行的切换方案（见 5.3.1）。		
4.1.2 根据弯道行驶适应能力分类 ACC 系统根据对弯道行驶的适应能力分为 4 种类型，见表 3。		

6.ACC 系统状态及转换

与 GB/T 20608—2006 “4.2 ACC 系统状态和 5.1 基本要求”相比，主要变化如表6。

表 6 “ACC 系统状态及转换”章节修订情况

修改前	修改后	修订依据
4.2 ACC 系统状态 ACC 系统的状态可分为 3 种：ACC 关闭状态、ACC 等待状态和 ACC 工作状态。	6.1 ACC 系统状态 6.1.1 ACC 系统的状态分为 3 种：ACC 关闭状态、ACC 待机状态和 ACC 激活状态。ACC 系统的状态及其转换见图 3。	ISO15622:2018 以及国内同类型标准 GB/T 39323 中，系统工作状态均描述激活状态，参照修改。
4.2 ACC 系统状态 ACC 系统的状态及其转换见图3。		图 3 中增加 FSRA 保持状态。参考 ISO15622:2018。
无	6.2 状态转换 6.2.1 如果 ACC 系统处于关闭状态，系统不应直接进入 ACC 激活状态 6.2.2 如果 ACC 系统处于待机状态，在满足对应条件时，应响应驾驶员指令进入 ACC 激活状态。	参考 ISO15622:2018，状态转换及要求细化，明确了转换要求。

5.1 基本控制策略 以下控制功能以及状态转换功能是对 ACC 系统的最低要求，并构成其基本的系统行为：	6.2.3 如果 ACC 系统处于激活状态，系统应能在 ACC 速度控制与 ACC 跟随控制状态之间切换，控制车辆以稳定速度行驶，保持车速不大于设定速度，与前车车间时距不大于设定值。	参考 ISO15622:2018，明确了系统控制、速度控制、跟随控制要求，限定了驾驶员设定速度的调整幅度。
--	--	--

修改前	修改后	修订依据
——当 ACC 处于工作状态时，本车通过对速度的自动控制来与前车保持一定的车间时距或预先的设定速度（以二者中速度低者为准）。这两种控制模式之间的转换可由 ACC 系统自动完成。	6.2.4 如果系统处于 ACC 速度控制状态，驾驶员应能通过调整设定速度控制车辆的行驶速度，设定速度值应取本车车速的 10%或车速为 1.0 m/s 两者中的最大值。	
	6.2.5 如果系统处于 ACC 跟随控制状态，驾驶员应能通过调整设定的车间时距控制与目标车辆之间的距离。	
——稳定状态的车间时距可由系统自动调节或由驾驶员调节（见 5.3.1）。	6.2.6 车辆稳定行驶状态下，车间时距应由 ACC 系统自动调节或驾驶员调节。	编辑性修改。
——如果前方存在多辆车，则 ACC 系统应自动选择跟随本车道内最接近的前车（见 5.2.5.3）。	6.2.7 如果前方存在多辆车，ACC 系统应能识别并跟随本车道最接近的前车。	编辑性修改。
无	6.2.8 以下情况只适用于FSRA类型系统： a) 如果系统处于“保持”状态时，应能使本车处于静止状态； b) 本车停车后，ACC 系统应在 3 s 内从跟随控制状态切换成 FSRA 保持状态； c) 系统从 FSRA 保持状态向 ACC 跟随控制状态或 ACC 速度控制状态的切换，可由驾驶员指令触发或系统自动触发。	根据章节 5.2 系统类型，明确了只适用于 FSRA 类型系统的状态转换要求。
——当本车的速度低于最低工作速度 V_{low} 时，应禁止由“ACC 等待状态”向“ACC 工作状态”的转换。此外，如果系统处于“ACC 工作状态”并且逸度低于 V_{low} 时，自动加速功能应被禁止，此时 ACC 系统可由“ACC 工作状态”自动转换为“ACC 等待状态”（见 5.3.2）。	6.2.9 以下情况只适用于 LSRA 类型系统： a) 如果本车速度低于 V_{low} 时，ACC 系统不应从 ACC 待机状态进入 ACC 激活状态。 b) 如果系统处于 ACC 激活状态且车速下降至低于 V_{low} 时，ACC 系统应禁止车辆自动加速，同时 ACC 系统可从“ACC 激活状态”进入“ACC 待机状态”。	根据章节 5.2 系统类型，明确了只适用于 LSRA 类型系统的状态转换要求。

7.功能要求

与 GB/T 20608—2006 “5.3 基本的人机交互” 相比，主要变化如表 7。

表 7 “功能要求” 章节修订情况

修改前	修改后	修订依据
5.3 基本的人机交互功能 ACC 系统应具备下列控制和干预能力。 5.3.1 操作与系统反应 5.3.1.1 ACC 系统应为驾驶员提供一种用来选择并设定期望车速的方法。	删除。	在章节 6.2 中已经给出设定速度的方法。
5.3.1.2 当驾驶员施加的制动力大于 ACC 系统的制动力时，驾驶员的制动行为将使 ACC 系统失效（切换到 ACC 等待状态，见图 3）。ACC 系统不应明显地削弱车辆对驾驶员制动输入的瞬时响应能力（见 ECE-R 13-H）。即使在 ACC 系统处于自动制动的情况下，也不应明显削弱车辆对驾驶员踏板制动力的动态响应能力。	7.1.1 如果 ACC 系统在跟随状态或速度控制状态，驾驶员施加的制动力大于 ACC 系统制动力设定值，系统应切换到 ACC 待机状态。对于 FSRA 类型系统，如果系统处于 FSRA 保持状态，可不强制在驾驶员施加制动时切换到 ACC 待机状态。	根据章节 5.2 系统类型，增加了 FSRA 类型系统的功能要求
	7.1.2 如果 ACC 系统正在进行主动制动控制时，此时驾驶员同时施加制动力，ACC 系统不应明显降低制动的瞬时响应能力。	编辑性修改
5.3.1.3 驾驶员踩下离合器踏板时，ACC1a 和 ACC2a 型系统应暂时休眠但保持工作状态或是切换到等待状态。在踩下离合器踏板的过程中，ACC2a 型系统的自动制动操作能依然有效，当释放制动踏板后，ACC 系统可恢复到工作状态或切换到等待状态以便对驾驶员的离合器踏板输入做出响应。	删除	章节 5.2 中删除了 ACC1a 和 ACC2a 型系统分类，内容相应删除。

5.3.1.4 当驾驶员与 ACC 系统均有发动机动力控制（节气门输入）请求时，以二者中的大者为准，这将使驾驶员对发动机动力控制的优先权始终高于 ACC 系统。 如果驾驶员的制动需求高于 ACC 系统时，ACC 系统的自动	7.1.3 如果驾驶员与 ACC 系统均有发动机或电机控制请求，以二者中的较大者为准，但应始终保证驾驶员对于车辆的控制权。如果驾驶员的制动需求高于 ACC 系统，应解除 ACC 系统的主动制动控制并立即施加制动力。ACC 系统对驾驶员加速控制指令不应有明显的响应延迟。	删除“节气门输入”描述，电机没有节气门。
---	---	-----------------------------

修改前	修改后	修订依据
制动力应立即释放。对驾驶员控制加速踏板不应有明显的响应延迟。		
5.3.1.5 自动制动状态（仅适用于 ACC2 型系统）对车轮的抱死时间不应超过 ABS 的允许值。ACC 系统不干涉 ABS。	7.1.4 主动制动状态的启动对车轮锁定的时间不应超过防抱死装置（ABS）允许的时间。ACC 系统不应干涉 ABS 系统。	根据章节4.2 系统分类，删除了适用ACC2 型系统的规定。
5.3.1.6ACC 系统的发动机动力控制作用引起的车轮打滑时间不应超过牵引力控制系统的允许值。ACC 系统不干涉牵引力控制系统。	7.1.5 ACC 系统的发动机或电机动力控制作用引起的车轮滑转时间不应大于牵引力控制系统的允许值。ACC 系统不应干涉牵引力控制系统。	编辑性修改。
5.3.1.7ACC 系统可适当调整车间时距以适应驾驶环境的变化（如恶劣天气），但被调整后的车间时距不应低于驾驶员的设定值。	7.1.6 ACC 系统可自动调节车间时距以适应驾驶环境（如恶劣天气），但被调整后的车间时距不应低于驾驶员设定的最小车间时距。	编辑性修改。
5.3.1.8 如果 ACC 系统允许驾驶员选择期望的车间时距，应采取以下几种方法之一： a) 如果 ACC 系统关闭后仍存储着最近一次选定的车间时距值（见图 3），则当系统被再次激活后，应将该车间时距值显示给驾驶员； b) 如果 ACC 系统关闭后不存储最近选定过的车间时距值（见图 3），则车间时距应被设定为默认值（大于或等于 1.5 s）。	7.1.7 如果 ACC 系统允许驾驶员设置车间时距，应采取以下方法对该值进行初始化设置： a) 如果 ACC 系统关闭后存储上一次设定车间时距，则系统再次被激活时应清晰地显示该数值。 b) 如果 ACC 系统关闭后不存储上一次设定车间时距，则应采用默认数值（该数值应大于或等于 1.5 s）。	编辑性修改。
5.3.1.9 如果车辆同时配备有 ACC 系统和常规巡航控制系统，则二者之间不应自动切换。	7.1.8 如果车辆同时配备有 ACC 系统和定速巡航控制系统，二者之间不应自动切换。	编辑性修改。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/728124041130006143>