



汽车周刊

本报专刊部主编 | 总第 792 期 | 2019 年 8 月 29 日 星期四 本版编辑:张 云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

5G时代激发车联网革命

我国正式发放5G商用牌照已整整两月，而在前不久的上海移动大会上，车联网又成为5G最被看好的应用场景。随着5G时代的到来，车联网已成为最具经济价值和市场潜力的朝阳行业。

优势崭露头角

2019年被视为全球“5G元年”，自中国5G全面铺开的这两个月来，政策方向的确定与5G商用政策的叠加，为车联网的发展注入一针“强心剂”。

首先,5G正在影响着汽车用户在导航、影音娱乐等各方面的出行服务体验。5G网络将带给车主更个性化、自由度更高、可视性更好、精准度更高的使用体验。

其次,5G技术的发展将给自动驾驶带来巨大变革，为自动驾驶的落地提供有效的基础设施能力支持。当前,受制于成本、技术以及汽车本身硬件升级困难等原因,在事关自动驾驶的汽车感知设备方面，很难取得质的突破。今后,5G技术可以融合街上的路灯、广告牌、行人身上的手机、手表等等,为自动驾驶提供帮助。

再次,5G将会推动车联网大数据在各行各业的深度应用和融合。车联网服务的覆盖范围越来越广泛，已经连接了汽车、出行、能源、物流和商业地产等多

个产业。比如可以为交通管理部门解决交通拥堵、环保部门治理机动车尾气排放等方面提供精准的数据。

大量的应用场景,让我们有理由对5G时代下的车联网市场产生更多期许。

步入快速发展

得益于5G技术领域的领先优势及庞大的汽车市场规模,我国车联网产业进入“快车道”,技术创新应用蓬勃发展,产业规模不断扩大。据预测,到2020年,全球市场规模将突破950亿美元,中国市场将超300亿美元。

今年以来,各大运营商、科技公司、汽车厂商纷纷抢滩布局车联网,各式各样的跨界探索在不断孕育。

4月,中国联通旗下车联网子公司联通智网科技公司引入9家战略投资者,其中包含一汽、东风汽车、广汽等多家传统车企。作为我国通信设备头部供应商,华为立志“车联网要做到世界第一”。4月,其与沃尔沃汽车达成战略合作,将在智能车载交互系统中嵌入华为应用商城。5月,华为正式成立智能汽车解决方案部门。7月,华为成为国内第20家可以合法制作自动驾驶高精度地图的企业。8月9日,华为发布可用于车联网的鸿蒙操作系统。

与此同时,东风汽车推出首台融合5G远程驾驶技术的概念车Sharing-VAN,包含了自动驾驶、5G远程驾驶、调度监控系统等新技术。吉利集团宣布与高通公司和高新兴集团合作,将于2021年发布吉利全球首批支持5G和C-V2X的量产车型;长城发布的“i-Pilot智慧领航”自动驾驶系统已经通过测试。

另外,随着5G和C-V2X技术的深入渗透,我国车联网产业现有优势将继续保持,车载通信芯片、定位芯片、通信模组等“软肋”也将打开国产化新局面,如高德、四维图新、千寻位置、紫光展锐等先进内容服务企业的市场潜力将进一步释放。未来两年,与5G网络建设同步展开,我国多数城市和高速公路会采用C-V2X技术对交通基础设施升级改造;5G和AI等新兴技术的结合必将激发汽车业的创新浪潮,赋能整个汽车生态的进化。

面临三大挑战

以无人驾驶为代表的车联网将是5G的一项重要应用,但其商业模式仍处于设计阶段。

从车联网为车主提供的业务看,主要业务场景是面向交通安全类和交通效率类。而恰恰是这些业务,用户实际反应并不强烈,刚性需求不明。如果需要覆盖全

国高速公路和城市道路,基础设施建设投资预计在3000亿元以上。中国道路基础设施建设和运营主体具有多元特点,业主多元化,直接造成了车联网路侧基础设施建设和运营主体碎片化特点。

为了积极应对车联网商业模式上存在的挑战,需要政府和产业界共同探索。一是继续挖掘和深化信息服务类业务,提供更加丰富的信息服务类型,如车载VR视频通话、车载VR游戏、车载AR实景导航、车载高精地图实时下载等业务,用户为之买单的意愿才会强烈。另外可以拓宽车联网信息服务的范围,使车主、车企、行业客户等多方受益。二是特定商用场景先行先试,要实现普遍意义的自动驾驶,将是长周期过程。但短周期看,针对特定商用场景的自动驾驶,可以先搞起来。三是探索数据开放和运营。在新的智能交通环境下,建立面向智能网联汽车和智慧道路的一体化开放数据公共服务平台将成为大势所趋。

此外,在车联网政策法规方面,有待加强跨行业协同、规范数据开放、健全法律法规三个方面进一步健全和完善。可以相信,只有突破阻碍5G车联网产业发展的瓶颈,才有可能真正拥抱万亿市场空间的5G车联网产业。

雍君

一汽马自达孤芳自赏底气何在

上周,一汽马自达推出全新一代阿特兹,将竞争目标锁定为炙手可热的雅阁和凯美瑞,号称“没有短板”,甚至打出了“潮奢”口号。在市场寒冬、品牌销量腰斩的背景下,这个日渐边缘的车企仍能喊出此等豪言壮语,倒也不失为一种风景。

历经五年推出的全新一代阿特兹,在动力系统、底盘等关键配件上并无多大改进,缺乏诚意。从2014款车型起,阿特兹就搭载2.0L和2.5L发动机,眼下,全新一代阿特兹依然搭载同一套2.0L和2.5L发动机,所谓的“全新”,只是外观的调整和添加一些能跟上同级车型的科技配置,颇显仓促应战的局促。暂且不提这些改变能否打赢全新换代的雅阁、凯美瑞、天籁等,单说这种水平的全新换代,和自称技术控的腔调就无法匹配。

新车型的售价还在现款的基础上调高了2000元,这符合一汽马自达坚持的“价值营销、不打价格战”主张,虽然这一主张在当下完全不接地气。如今国内车市销量下滑,价格战已经成为不少车企生存或“攻城略地”的手段。从市场实际反馈来看,一汽马自达经销商并未真正执行这一理念。上周全新阿特兹上市,这周上海地区就有经销商让利1万元起。堡垒已从内部瓦解,一汽马自达的迷之自信也许坚持不了多久。

另一方面,所谓的“价值营销”也值得商榷。此前,一汽马自达有过多次召回,2019年,阿特兹因转向系统异响、转向系统异常、发动机故障灯常亮、发动机缸体破损、发动机爆震等问题频频被投诉,从CX-4的投诉列表来看,转向系统异响、转向系统异常、变速箱异响、制动系统异常、发动机故障灯常亮投诉较多;一汽马自达二手车的残值率并不高,二手平台上,一年内二手车的折旧率接近6成。如此看来,它口口声声的“价值”,到底体现在哪里呢?

2016年,一汽马自达曾来了一顿谁也看不懂的“减法”操作:它突然宣布停产除阿特兹和CX-4以外的所有车型,马自达6、马自达睿翼、CX-7、马自达8就此告别,但在2015年的8.4万年销总量里,被砍掉的这4款车型就占据了4.5万销量。市场很快证明,这不是减法,这是一套令自己窒息的剑法。在产品特性过于单一、营销能力缺失、产品调性脱离市场主轨道的状态下,一汽马自达2018年经销商平均单店单月销量下滑到44辆左右,到2019年,其全国月度销量皆为同比负增长,前7个月累计销量46218辆,同比下跌31%。即便是国五换国六清库存背景下,一汽马自达也只是将跌幅收窄到4.5%,并且其7月销量仅6500多辆,继续出现18.9%的下跌,是其连续15个月销量同比下跌,正滑向市场边缘。

反观马自达另一家在华合资企业,也就是长安马自达,它却呈现出一派欣欣向荣的景象:即将在今年推出新一代昂克赛拉,并首度搭载马自达2.0L SKYACTIV-X发动机,马自达均质压燃技术发动机据说也会引入国内市场。此外,在这几年里,长安马自达的产品线愈加丰富,国产车型昂克赛拉、CX-5、CX-8都是销量担当,进口车型CX-3市场表现也不差。

毫无疑问,当年马6与雅阁、帕萨特一决雌雄的旧时光难以重现。无论是技术、产品,还是市场策略,抑或是销量,一汽马自达都已成明日黄花,以致不得不出面澄清行将退出市场的坊间传言。但是,竞争环境日益残酷而内心依旧坚持孤芳自赏的一汽马自达,又能走多远呢?

白诚

全新一代传祺GA6焕新升级欲求突破

8月23日,广汽传祺的“极智魅力中高级轿车”全新一代传祺GA6正式上市。新车提供6个版本和6种车身颜色,售价为10.88万-16.88万元,另有3年10万公里质保+赠送2年5万公里延保等6大尊享政策。

全新传祺GA6在外观、内饰、智联、底盘、动力、安全六大方面焕新升级,可谓是广汽传祺的突破之作。新车外观大气雅致,拥有2815mm的轴距,在内饰和空间设计上致力打造高档实用的“移动起居室”,造就出超宽阔乘坐视野和超大驾乘空间。车内还配备了空气管理系统和哈曼高保真音响。



新车搭载腾讯车联智慧系统,配备驾驶者超级专属ID,提供驾驶者记忆偏好自动设置、多账号使用、生态应用一键关联等应用。L2级自动驾驶辅助系统,提供

自适应巡航、前碰撞预警、盲区监测等全方位驾驶辅助。通过深度定制AI服务、智慧生活、驾驶辅助等,全新一代传祺GA6拥有不输C级车的豪华智联科技配置和功

能。其高压直喷1.5TGDI发动机,匹配爱信6AT变速器,最大功率可达124kW,最大扭矩为265Nm,在提供大扭矩、低噪音的同时,兼具燃油经济性。

林夏

实力进化 新一代奔驰长轴距GLC上市

实力卓越,勇于担当;锐意突破,从不止步。新一代奔驰长轴距GLC日前在“亚心之都”新疆乌鲁木齐上市,包括新一代GLC 260L、GLC 300L以及GLC 300L 4MATIC AMG-Line共5款车型,售价为39.28万-58.7万元。

新一代奔驰长轴距GLC的设计风格遵循“感性·纯粹”理念,融合动感敏捷与优雅美感。其几何多光束LED大灯的照明范围近650米,每盏大灯内的84颗LED光源能够实现独立点亮与熄灭,从而实现最智能的精细化光束分



布,进而提升行车安全。

作为奔驰第四款国产长轴距车型和第一款长轴距SUV车型,长轴距GLC专为中国客户量身打

造,不仅拥有同级别最长2973毫米的轴距,并将增加的100毫米全部用于优化后排腿部空间。通过MBUX智能人机交互系统,新一代

长轴距GLC成功在车辆、驾驶者、乘客之间建立情感沟通。语音识别系统除了普通话之外,还可识别四川话与广东话。而采用增强现实技术的“实景穿越导航”可将眼前的实景道路环境和虚拟的导航指示信息叠加,令导航路径更直观精准。

搭载全新M264发动机,新一代GLC 260L车型最高输出功率为145千瓦,峰值扭矩320牛米;新一代GLC 300 L 4MATIC车型的最高输出功率为190千瓦,峰值扭矩370牛米。

余音