

汽车周刊



本报专版部主编 | 总第 635 期 | 2016 年 5 月 18 日 星期三 责任编辑:张 云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

汽车巨头炫技,霸气占馆亚洲CES



5月11日,全球领先的第二届亚洲消费电子展(CES Asia)在沪盛大揭幕,未来智能交通与智能家居、智能机器人、可穿戴设备及VR虚拟现实等15大类前沿炫酷科技引领盛会,成为关注焦点。

为期三天的展会中来自全球各地超过375家企业搭台参展,但观众们不难发现,虽然参展的车企仅有奔



驰、宝马、通用、沃尔沃等凤毛麟角的几家,但在展会现场其摆摊的规模档次、吸引眼球的能力却是霸气侧漏,无出其右。汽车企业大举进军CES是这两年的新风尚,而这股旋风正从拉斯维加斯刮到了上海。自动驾驶、智能交通、环保动力、汽车共享服务、移动互联等创新科技为与会嘉宾带来耳目一新的观感。



当前,汽车行业正在经历着划时代的变化。传统的化石燃料发动机因对环境的破坏面临淘汰,自动驾驶技术的上路让开车有了闲暇时间,移动互联更是让汽车在个人生活的方方面面留下烙印。在错综复杂的市场环境中,传统汽车生产商将何去何从成为行业内外关注的话题。虽然几大车厂展示的未来汽车科技涉猎广泛,却也各有侧重,从中我们也可以看出各大公司对未来人类出行生活的共同探索与不同思考,以及将梦想化为现实的种种技术绝活。

未来生活互联概念车

以“下一个100年:驶向交通出行新时代”为主题,宝马携“出行魔镜”、智能互联、自然语音识别、BMW i未来互联概念车、3系GT自动驾驶测试车等创新技术及车型强势亮相展会。变身“未来之家”的宝马展台被打造成会客室、停车场,并通过新能源汽车、物联网技术、BMW智能互联以及中文自然语音识别等一系列前瞻技术,充分展现出宝马集团对未来交通出行的构想与远见。

宝马首次展出的在中国研发的3系GT自动驾驶测试车,已经具备了高度自动驾驶功能。宝马集团将根据中国的道路条件,整合本地研发资源,进一步推进高度自动驾驶技术在中国的发展。

而首次在亚洲亮相的BMW i未来互联概念车通过高度自动驾驶技术和互联互通对“纯粹驾驶乐趣”进行了新的诠释。极致简约的车内空间专为自动驾驶设计,只保留了“驾驶模式选择”按钮,用来选择三种不

同的驾驶模式。“主动驾驶模式”能够让驾驶员操控汽车,享受BMW经典的纯粹驾驶乐趣。在这个模式时,驾驶辅助系统只在需要的时候提供警告提醒,不会实际干预车辆的控制。“驾驶辅助模式”提供与周围环境的最佳联网,实时计算最佳路线并发送到导航系统。车辆为驾驶者的驾驶操控提供支持,并在发生危险时,采取主动干预。当车辆处于“自动驾驶模式”时,车辆可自行控制变道和前行方向、独立加速、制动和转向,完全无需驾驶员干预。

作为展望未来的座驾,BMW i未来互联概念车展现的绝不仅是对“驾驶”的改变,它还实现了数据从智能终端如手机、出行魔镜到车内显示器的时时同步。同时,升级版的手势控制可通过传感器全方位识别手部动作,让驾乘者以简明的“隔空”操作控制车内功能。

空气动力“变形金刚”

本届展会,梅赛德斯-奔驰向观众展示了其在未来数字化、自动驾驶以及满足本土化需求方面的坚定承诺。此次奔驰带来两款集智能科技之大成之作——IAA空气动力智能概念车与全新长轴距E级车,并全面呈现了即行car2go汽车共享服务以及本土研发的诸多前瞻性出行方案,展现出引领人类出行、推动社会变革方面的创新智慧与无尽想象。

艳惊四座的IAA空气动力智能概念车被誉为“数字化变形金刚”,其仿如外星来客的炫目外观散发出神秘而浪漫的气息,可随速度改变而进行“变形”的智能特性让人仿佛被带入到另一个纪元,不仅指引了

未来的设计方向,更标志着未来汽车工业数字化、智能化的全新开始。

这款梦幻杰作的设计穿越时空之超现代感的金属流线车体,使优雅风度与最前沿的空气动力学融为一体。最令人赞叹之处在于:当车速达到80公里/小时,它就会切换到“空气动力模式”,如同“变形金刚”一般瞬间“变身”。在车尾,8片隐藏在车身内部的扰流部件缓缓延伸。这一梦幻般的“变形”过程除了带来强烈的感官震撼之外,更创造出打破空气动力学桎梏的0.19超低风阻系数。为了打造这款旷世杰作,设计师应用了最先行的设计算法来处理复杂的几何形设计,独立编写的软件被用于三维状态下的动态编程,再加上快速建模的尖端创新科技。

驾享炫酷车联生活

携手雪佛兰,安吉星带来了前沿炫酷的创新科技成果,以多媒体互动体验方式展示安吉星新版手机应用、超级管家、4G LTE车联应用技术、手势控制APP应用等多项移动互联创新科技。

作为国内车联网行业的领先企业,本次安吉星展出的新版手机应用是其在国内的首次亮相,以更贴心、更便捷、更简洁的多元化使用感受与消费者零距离接触,为展会现场带来充满趣味的互动体验;不仅如此,本次安吉星手势控制APP应用的展出,更是其全球首秀,与会嘉宾可在现场通过简单手势发出指令,操控作为演示车辆的雪佛兰迈锐宝XL,完成“你好,车辆”(车辆闪灯、鸣号)、“行李

箱开启”“车辆解锁”“车辆上锁”等便捷功能。参展的CHEVROLET-FNR概念车,可实现智能自动驾驶、虹膜识别、体感式手势控制、无线智能充电、雪佛兰智行助手等多项功能,是雪佛兰对未来生活方式的大胆设想。

自动驾驶渐入佳境

从当下90系车型搭载的自动驾驶辅助系统Pilot Assist,到近未来解决城市交通问题的“Drive Me”跨界试运行项目,再到未来智能互联生态下C26如何解放人类车内时光的案例,无一不展示了沃尔沃以人为中心的科技创新和以可持续发展为方向的深层驱动力。

2015年问世的沃尔沃XC90是全球第一款带高度自动驾驶功能的智能互联豪华SUV,搭载了第一代自动驾驶辅助系统Pilot Assist(50公里时速内)。时隔一年,在全新的S90旗舰车型上,标配了升级的第二代自动驾驶

辅助系统,工作范围扩展至130公里/小时,具有极大的实用意义。S90无需跟随前车,便可自主识别道路标线,通过雷达、传感器的精确分析运算,自动执行提速、减速、转向等动作指令。

C26是沃尔沃更宏伟的自动驾驶战略的一部分,向观众展示了在未来万物互联的智能生态中如何利用自动驾驶技术解放双手,去做更有意义的事。C26名称来自于大中城市中人们日常平均花费的通勤时间为26分钟。无论你身处上海,还是北京,纵观全球大型城市的交通状况,无不让人唏嘘。C26通过对车内系统进行重新定位,打造了“驾驭”、“创造”以及“休闲”三种车内体验。在自动驾驶状态下,驾驶员可充分利用通勤时间从事上网、看电影、听音乐,或读书、写作等更有趣、更具创造力的事情。

余音



新能源恐难成红旗的救命稻草

不久前,一汽集团中国品牌的能源产品规划浮出水面——一汽正在研发红旗H7-PHEV、红旗H5-PHEV、A0-EV、A2-EV、红旗-EV共5款新能源车型。

一汽集团自2008年提出“红旗复兴”计划至今,痛失了多次战略发展机遇。今年终于决定,红旗未来发展的一大重点,则是要在节能与新能源汽车领域进行突破。按照规划,红旗的新能源车将以H高档车平台为搭载,加快H高档平台混合动力

车型的商品化开发。

2015年中国已经成为新能源汽车的第一大市场,对于所有车企而言,新能源汽车都是一块巨大的蛋糕。因此,拓展新能源市场也成为红旗的必由之路。但是,被一汽上下寄予厚望的红旗,还能否借助新能源这股“东风”飘扬起来?

然而,欲抓住新能源汽车这根救命稻草来转型的红旗,此时转战新能源汽车已并非最好的时机。新能源市场虽然火热,竞争对手的布

局却早已先行一步。目前,多数车企均发布了未来五至十年的新能源车发展规划。在红旗推出新能源汽车规划之前,上汽、北汽、奇瑞、长安等集团早已对新能源汽车进行了布局并有成熟的产品销售。如2020年上汽计划年销售新能源车60万辆,长安汽车目标为40万辆,奇瑞汽车为20万辆,广汽传祺则计划在2020年前达到10万辆。红旗还没有成熟的新能源汽车产品,明显慢了一拍。

从市场环境来看,在过去的

2015年,中国新能源汽车产销呈现爆发式增长,产销同比分别增长3.3倍和3.4倍。而持续向好的政策点燃了投资者的热情,一场前所未有的投资热正在全国兴起。而与此同时,各地新能源汽车的产能也急剧扩增。据不完全统计,在过去短短一年多时间里,全国新建的新能源整车投资项目就多达30个,投资总金额超过1000亿元,总规划产能超过300万辆。如今在新能源汽车上,由地方政府、企业、资本三方共同构筑的新

一轮投资热,已再次引发对低质重复建设、落后产能扩张的担忧。

从政策环境来看,在中国新能源汽车高速发展的过程中,国家和地方针对新能源车高达300多亿元的补贴起了很大的推动作用。但随着2016年国家补贴政策的退坡,新能源汽车的市场环境陡增变数。另外,在合资品牌加速完善产品布局的背景下,留给中国品牌的“向上”空间正在被压缩。面对新能源汽车市场日趋激烈的竞争,如果红旗把宝押在新能源汽车上,想要走出困境将面临巨大挑战。业内有识人士认为,红旗的根本问题在于市场定位,而不是产品路线选择。李永钧