

时下,无人驾驶、IOS in the Car等一些新名词正在随着科技的发展,越来越多出现在汽车领域,这个被看作“汽车领

域的IT革命”的商业技术领域,正在改变消费者对汽车的认识,而对于汽车厂商与IT企业面临——

谁将引领汽车安全3.0时代

□ 本报记者 李莘

12月16日,由《汽车商报》主办的“谁将引领汽车安全3.0时代——第二届(2013)国际汽车安全高峰论坛”在北京举行。论坛围绕“汽车安全与智能化”、“汽车安全新时代”等话题,与受邀相关专家、学者进行探讨。吉利控股集团董事长、沃尔沃汽车董事长李书福、搜狗CEO王小川以及麦肯锡全球资深董事、合伙人高旭等在论坛上展开“论战”。

何谓3.0时代 IT倒逼汽车变革?

论坛上,北京警察学院副院长柳实首先发表演讲。作为交通领域的代表人物,柳实院长结合近几年国内外交通发展的一些典型案例,对我国目前汽车产业与交通现状作了详细而深入的分析。他表示:“中国目前道路交通事故95%与驾驶员有关。其中,由于驾驶员操作不当而引发的事故高达67%。”可以说,人为因素已经成为交通事故的最大始作俑者。

与会专家共同探讨人与车的关系,进一步阐释了什么是汽车安全1.0、2.0以及3.0时代:如果把此前以安全带为代表的阶段比作汽车安全1.0时代,以ABS、EBD等技术为代表的阶段比作2.0时代,那么接下来,随着汽车智能化的发展,汽车安全将迎来3.0时代。此时,作为车企不仅要研究驾乘者、行人的安全,更要研究人、车、环境如何和谐共存。

同济大学汽车学院汽车安全技术研究所

长西产表示,从1.0和2.0时代世界汽车安全技术走过了120年,而我从上个世纪90年代开始真正有汽车安全的设计,所以我们用了20年的时间,走过了世界汽车120年的发展,希望中国的汽车产业在3.0时代的时候能够赶上。

汽车与IT 谁为谁“打工”

时下,无人驾驶、IOS in the Car等一些新名词正在随着科技的发展,越来越多出现在汽车领域,这个被看作“汽车领域的IT革命”的商业技术领域,正在改变消费者对汽车的认识。另一方面,汽车智能化巨大的发展潜力已经吸引了众多IT巨头的目光。有专家预测,未来在智能汽车领域呼风唤雨的或许不再是传统的汽车制造商,而是IBM、英特尔、苹果、谷歌这样的在互联网领域、无线通信等智能化领域占据重要位置的公司。但也有人认为,即便是信息收集和技术层面汽车厂商无法与IT企业相比,但IT业毕竟不会介入汽车生产制造,另外在汽车安全、性能等各方面它们也并不具备优势。

那么,在未来,谁将主导汽车智能化?IT厂商和汽车厂商将来的角色分工和他们的边界到底是什么样的?两大行业相遇,到底谁将冲击谁?或是会如何融合发展?IT大潮大规模来袭,汽车将如何应对?

麦肯锡全球资深董事、合伙人高旭表示:“汽车产品是一个非常复杂的消费品,一辆高端轿车上的ECU数量和A380差不多。有的汽车

的软件编程已经超过1亿条,而一架波音787飞机的系统编程只有870万。”

李书福承认,汽车行业确实面临外部的挑战。如何面对这场革命以及IT行业倒逼的现象,汽车公司如何更好地做出反应,更加科学主动的融入这场倒逼的革命潮流中去,是我们思考的首要问题。

互联智能火并 提升主动安全理念

随着智能、互联技术高速发展与汽车的融合。人们再次看到了革命性地提升汽车安全的新契机。比如,沃尔沃首创的城市安全系统和行人安全系统就把综合主动安全的理念提升到新的高度。

作为关注汽车智能化较早的企业,沃尔沃于12月初宣布,在瑞典开启无人驾驶计划Drive Me。据李书福透露,沃尔沃将在2014年推出全球首款真实运用高度自动驾驶技术的汽车,装配沃尔沃全新交通堵塞辅助系统。目前已经有实车在测试当中,另外计划最终在2017年推出完全自动驾驶的汽车,并且力争到2020年实现“零伤亡”和“零排放”的沃尔沃愿景。

为我所有 李书福拥抱互联网

对于汽车的智能化趋势,IT业界早已盯上了,而且开始深度介入。比如,依托Android的

上汽InkaNet智能系统,能够实现语音控制、智能导航等功能,支持全语音指令以及触控屏幕,还可以下载应用;而苹果公司的“iOS in the Car”计划,期望将iOS 7全面整合到各大主流汽车厂商的车载系统之中。与此同时,另一个担心出现了,如果IT行业联手为汽车产品打造出一款创造性的标准,传统汽车制造商们可能失去在软件方面的话语权。

的确,无论是苹果、微软还是谷歌,在与汽车厂商合作研发车载系统时,移动互联网生态界的霸主们看到的是传统汽车企业在软件开发方面的滞后与严重的依赖性。

李书福却并不这样认为。他表示,互联网进入汽车是大趋势,但是汽车并不会成为真正意义上的移动终端,不是4个轮子上的手机。汽车还是汽车,互联网及其应用是为汽车和车主服务,而不应该由他们来主导汽车行业。这就好像没有苹果手机,任何应用都无用武之地。没有汽车,所有应用也无从谈起。

当很多汽车企业还排斥互联网大潮犹豫不决或者行动迟缓的时候,李书福和沃尔沃第一个站出来拥抱互联网,研究特斯拉,开始用互联网的思维思考汽车。在他看来,过去是“4个轮子加2个沙发”,未来是“一块电池(绿色环保的能源和动力)加一部电脑(互联网+大数据)”构成的。汽车仍然是高度复杂的行业,汽车行业不会沦为科技公司的打工仔,但与互联网越来越紧密的融合是推动变革的关键。

随着艾瑞泽7、瑞虎5等在新的研发体系下开发的车型陆续上市,明年奇瑞的成绩仍有较大提升空间。

当明显,尤其是在新质量调研方面尤为明显,与国际品牌的差距进一步缩小,这也反映自主品牌在产品研究和生产体系建设方面取得的重要进步。其中奇瑞的PP100得分更是由2012年的258分提升为今年的155分,比去年提升了103分,提升幅度高达40%,成进步速度最快的自主品牌之一,提升幅度远大于行业与自主品牌整体的提升幅度。这显示奇瑞经过近年的战略转型和调整,产品研发和生产体系进一步完善,产品品质稳步提升。

奇瑞等国产汽车质量连年提升

科技日报讯(记者何晓亮)2013年11月,J.D.Power亚太公司正式公布了2013年度中国新车质量研究(IQS)报告的结果。该研究报告显示,奇瑞产品的PP100得分由2012年的258分提升为今年的155分,提升幅度高达40%。这显示奇瑞经过近年的战略转型和调整,产品研发和生产体系进一步完善,产品品质稳步提升。

据了解,IQS新车质量调研主要调查新车车主购车后2—6个月内遇到的问题,以每百辆

车所出现的问题(PP100)来衡量,分数越低,表明发生故障的频率越小,质量也越高。

奇瑞汽车2013年新车质量调研得分提升40%,成进步速度最快的自主品牌之一。

从报告我们可以看出,2012年,汽车行业总体的PP100得分为146分,到2013年,汽车行业总体的PP100得分提升到119分,总共提升了27分,增幅为18%;自主品牌的PP100得分也由去年的212分提升到今年的155分,增幅为27%。

可以看出,自主品牌企业在上一年的进步相

到50万辆,2020年达到500万辆的庞大目标。

事实上,在政策支持下,中国新能源汽车行业早有了加速迹象。统计数据显示,中国节能与新能源汽车在大型客车市场中所占的比例近几年快速升高,从2010年的不足2%,上升到2012年的9.9%,今年前4个月快速上升到14.5%。

受访专家表示,随着节能减排、降低能源消耗逐渐成为国际汽车工业的发展趋势,加之油价不断上涨给传统汽车带来的压力,发展新能源汽车产业成为大势所趋。

近期中国多城市、大面积、严重的雾霾出现,提醒我们必须采取讨论调整能源结构的必要性转向探讨如何采取行动。北汽集团今年专门成立事业部,发展新能源汽车是探索能源转型的

重要方面。

山西省新能源汽车领导小组办公室副主任石磊表示,从排放角度来讲,新能源汽车能够显著改善汽车尾气排放对大气污染的影响,达到提升出行品质和改善空气质量兼得的目的。

12日,北京交通部门和环保部门宣布了一项计划,拟在今后五年投资超过100亿元人民币,将现有公交车大规模更新为电动车和清洁能源天然气车。

和北京一样,不少中国大城市都选择了电动新能源车为公交车的更新方向。上海从明年开始,将以不低于50%的比例发展新能源汽车。北汽集团、比亚迪等中国汽车制造商,都将眼光瞄准于此。北汽集团今年专门成立了电池制造公司,而比亚迪的电动公交车已

经在中国部分城市上路运营。

有别于公交车、客车领域新能源汽车的快速崛起,私家新能源汽车的性价比问题却拔高了消费者购买的门槛。

在第三届山西省节能减排博览会上,一位长期关注新能源汽车的大原市民对一辆售价高达30多万元的新能源车望车兴叹,“享受补贴后也得24万元,最关键的是,电动车的电池每隔2—3年就得更换一次,换一次得花8万元左右。一般人承受不起。”他说。

“除性价比外,电动汽车面临更大的难题是配套设施建设,充电桩的不足,严重影响电动汽车的市场化。”汽车行业资深分析师田永秋说,但目前中国已经开始着手解决这些问题。(据新华网)

汽车微评

全国清洁汽车行动协调领导小组专家组组长、国家科技部863计划电动汽车重大科技专项特聘专家王秉刚V:新一轮的新能源汽车推广关键词已经从示范推广转向应用推广,市场化将是此轮新能源汽车推广的关键。

中国汽车工程学会理事长付于武V:电动汽车租赁方式对北上广等大城市具有极大的意义,在限购的情况下,租赁方式既能让消费者解决没有车开的烦恼,也能促进安全、服务、维修等服务链的完善和发展。

东风日产乘用车公司副总经理任勇V:商业模式创新才是电动汽车破局关键,事实上,纯电动汽车在技术、功能、成本上,已经具备商业化普及的条件,只因缺乏成熟、兼顾各方利益商业模式,致使各方观望,止步不前。

特斯拉首席设计师弗朗茨·冯·霍尔茨豪森V:特斯拉将推出一款入门级Model E四门纯电动车型,作为一款中型轿车,Model E将在2015年1月举办的底特律车展上亮相。新款Model E有望在2018年正式上市发售。

新车新技术

丰田拟到2020年将燃料电池成本削减99%

科技日报讯(亚梅)日前,丰田集团研发总裁Soichiro Okudaira向媒体透露,丰田将在2015年上市新一代燃料电池车,该车燃料电池系统造价将只有2007年的二十分之一,到2020年甚至将进一步减至百分之一。

2007年丰田生产燃料电池验证车时,每套燃料电池系统成本接近75万欧元,如今2015年新燃料电池车上市时,电池系统造价将控制在500万日元以下,约合5900欧元,或者相当于新燃料电池车整车成本(72000欧元)的一半左右。新车将以今年11月东京车展上亮相的FCV概念车为蓝本,预计届时年产量在5000至10000辆。

丰田降低燃料电池成本的途径之一在于降低铂使用量,改进铂材料的镀层技术。当前铂金在世界市场上售价为每盎司(约28克)1380美元,目前丰田氢燃料SUV车型每辆车使用的铂金为100克,未来将减少到30克左右。

Soichiro Okudaira称,在2015年之后,丰田计划再花五年时间将燃料电池单元价格再降低80%,达到2007年的百分之一左右,到2020年燃料电池车整车造价将只有45000欧元。

斯普林特推出“短信锁定”系统 抑制驾驶分心

科技日报讯(吴铭)美国斯普林特公司日前推出一款“短信锁定”系统,该系统能够在车辆行驶途中锁定短信功能,进而抑制驾驶分心。

斯普林特公司已对驾驶时收发短信的问题关注很久,现在其推出了一款创新工具,能够在车辆行驶途中锁定短信功能。该装置通过车载OBD II诊断接口插入车辆面板。其能够锁定与车载系统所连接的智能手机的短信与网页浏览功能。此时如果手机接收到短信,将会进行储存,车主在停车时可以进行阅读。另外,车主可对该装置进行设置,例如自动回复“我现在正在开车,稍后将回复”等语句。

这项系统最大的优势在于它是直接插在车载OBD II接口上,而不是一款手机应用,因此也无需担心电量不足。此外,其将保持“常开”状态,用户无法关闭或禁用它。

斯普林特新兴解决方案副总裁Ben Vos表示:“‘短信锁定’系统能够帮助承保司机提升风险评估评级,降低保险费用,并促使养成良好的交通习惯。”

恒威发动机挺入苏北公交市场

科技日报讯(柯闻)在南通公交刚刚结束的招标会上,一汽锡柴恒威CA6SF2—23E4LNG发动机摘得桂冠,斩获22台订单。据一汽锡柴相关工作人员介绍,这一订单的达成,进一步加快了一汽锡柴恒威天然气机挺入苏北公交市场的步伐。

据介绍,恒威CA6SF2—23E4LNG发动机具有动力强劲、质量可靠、气耗极低等一系列优点,其强力低耗的特点不仅为其赢得市场的认可,更是为其赢得了“环保卫士”的美誉。“相信锡柴恒威CA6SF2—23E4LNG发动机优异的性能、良好的使用情况,必将推动锡柴天然气发动机产品影响力的全面提升,逐步打开苏北公交天然气机市场。”一汽锡柴销售公司配套开发室相关工作人员满怀信心地介绍道。

此前,在亚洲最大的农机展——青岛农机展上,一汽锡柴恒威6DF、6AKZ、4AKZ等动力产品高调亮相,成为展会上的一道亮丽的风景线。2013年,一汽锡柴推出恒威6DF1—18—220马力升级动力产品。该产品推出以来,凭借其大功率、大扭矩、提速快、省油静音的特点,很快赢得了市场的认同,获得了用户的交口称赞,成为广大农用装备厂家的升级优选动力。产品推出不到一年,奇瑞重工、新疆新研等厂商对这款发动机进行了批量采购,给出了很高的评价。据悉,恒威6DF系列动力产品已成为约翰·迪尔、福田雷沃、奇瑞重工等大四行玉米收获机的首选动力。

恒威发动机优异的市场表现正是一汽锡柴独树一帜的经营智慧。在产品上,恒威发动机有着清晰的定位,排量覆盖4.40L到6.74L,锁定中型发动机市场。数十年来,恒威产品充分吸收了奥地利AVL和德国FEV等世界领先的先进技术,确立了中等功率市场的主配地位,已经成长为中型卡车、客车和非道路机械的理想动力。在吸收先进技术的基础上,恒威重点在产品的耐用性、可靠性和适用性等方面进行了卓有成效的改进,形成了独具特色的产品特点。

此外,在服务上,恒威产品是一汽锡柴三大产品品牌中唯一一个将服务板块融入其品牌价值点的产品品牌。“服务便利,配件充足”已经成为恒威品牌在市场上攻城掠地、抢占先机的重要筹码。

海外风潮

三星实施多元化 申请电动车技术专利

据华尔街日报报道,韩国最大企业三星集团一直对其业务规划守口如瓶。但是一系列的专利申请显露出三星对一个细分市场的兴趣,该公司如今正在申请有关电动汽车的专利技术,有意进军该领域。

尽管电动汽车如今在全球市场并未占据一定的份额,但可以让三星这个韩国知名品牌获得业务拓展至智能手机、电视和存储芯片以外领域的机会。三星电子一直都在为业务寻求新的增长点,旨在应对其电视和移动服务业务竞争加剧背景下增长放缓带来的颓势。

三星电子今年在美国和韩国申请的专利包括电动车零部件和技术等,这些技术能够被用于电动汽车上,尽管三星母公司和其自身都在日前向《华尔街日报》表示,该公司无意进军电动车市场。但尽管如此,从这些专利技术申请文件透露出,三星可能有意对其业务实施多元化战略,从多渠道获得营业收入。

从目前的情况看,对于三星是否决定推出电动车以及该业务是否会为三星电子带来盈利都存在未知数。对于有关为三星电子寻求申请有关电动汽车方面的专利技术,该公司并未立即对外作出解读。(纪普)

图片车闻

前方拥堵?看我原地调头



随着汽车数量的激增及其带来的拥堵,泊车、调头等操作变得越来越麻烦。而日本NTN公司开发的、能够借助轮毂电机技术实现原地调头的电动汽车O'mo II,或许可以化解这个难题。

这款车可以以自身为圆心自转,也可以像螃蟹一样横向移动。NTN为这款车加入了全新的MDS(多驱动)系统,通过单个转向装置同时控制左右轮,并且能够将4个车轮调节到相应的角度实现自转和横向移动,其转向系统部件的强度和安全性经过实验测试。NTN表示,今后这项MDS系统还将更广泛地搭载于其他电动汽车中,使电动车进一步发挥其灵活的优势。

河南速达电动亮相第五届国际新能源展

科技日报讯(王月菊)近日,在第五届国际新能源与电动汽车技术装备及充电站设备展览会上,河南速达电动汽车科技有限公司展出的一款两厢纯电动电动汽车和一款三厢纯电动电动汽车吸引了人们的眼光。

这两款纯电动电动汽车整车车型由中外研发中心联合设计,并配备纯电动驱动再生制动控制器、内置式永磁同步电机、电池能源管理系统三大核心技术及拥有自主知识产权的零部件产品。据公司技术人员介绍,两款

车型设计时速均超过150公里,续航里程达到260公里,与同级车相比具有明显技术优势。

成立于2010年9月的速达电动汽车公司隶属速达交通集团,一直致力于现代交通及汽车节能环保新能源技术与产品开发应用。集团先后与日本近畿大学、俄罗斯莫斯科大学、美国伊利诺斯州立大学、长安大学汽车学院、西安交通大学、中科院汽车研究所、中国北方车辆研究所等国内外43个科研院所,建立了广泛的技术交流与合作,拥有中国上海、日本东京

和英国莱切斯特三个研发中心。

今年5月,速达电动汽车公司三辆全新设计开发的速达牌纯电动电动汽车亮相,新车型创造国内第一款完全以“纯电动”技术为核心进行整车设计和开发的车型和国内第一款完全以“纯电动”技术标准进行冲压、焊接、涂装、总装等生产线建设车型的“国内第一”。8月,速达电动汽车与来自山西、陕西、广东等地的10多家经销商签约,签订汽车销售10万辆。