智能时代 汽车该有的样子

开栏语

有人说，未来的汽车不再是简单的交通工具，而是集合了“四个轮子+一块电池+一台电脑”的智能出行终端。随着技术的演进，汽车智能化已成为一个不争的事实。

从“自动化”到“智能化”，汽车行业正在经历怎样的巨变？由上汽集团、张江高科和阿里巴巴集团联合打造的智己汽车，又将如何突破新势力造车的重围，在新赛道上跑出新速度？从本期开始，《上海汽车报》开设专栏，与汽车行业人士共同探讨“智能时代，汽车该有的样子”。

三巨头“桃园结义” 掘金智能汽车黄金十年

本报记者 严瑶
实习生 张卓然

“新一代的汽车产品会变成高度智能化的移动终端，外形没变，‘大脑、神经、血管’全部都变掉了，将是一个全新的物种。”上汽集团董事长陈虹在最近一次媒体采访中说。

进入“十四五”期间，中国汽车行业也迎来了新的发展节点。

数据显示，智能汽车产业正呈现井喷式增长：预计到2025年，国内汽车市场规模有望达到3000万辆。其中，智能汽车销量占比将达到汽车总量的50%以上。

这是一个庞大的数字。“掘金智能汽车黄金十年”的话语开始出现。

势在必行

几天前，恒大与腾讯的联手，让前者在港股市场上实现价格飙升。

一个不争的事实是：一方面，不管是否有造车经验，越来越多的企业正跨界涌入汽车圈。另一方面，从以特斯拉为代表的新势力造车企业到老牌豪华车品牌BBA，均已杀入智能电动汽车市场，汽车行业的巨变已不可逆。

作为国内最大的汽车公司，上汽自然不会在这轮浪潮中落后，与时俱进、向上突围，成为上汽推出高端智能电动车品牌的宗旨。

“要进行大改革，关键要看企业的领头羊坚决与否。”一位上汽高管表示，“上汽坚决成立智己汽车，从根本上就与以往不同。譬如，上汽和其他股东方合作，是希望引入社会资本，带入新的思维，以及其他企业的优势，这一过程将让上汽受益。”

去年，智己汽车揭开神秘面纱。其中，上汽集团持有54%的股权；张江高科与阿里巴巴各持有18%的股权。

从公布名称到新车在全球亮相，不过短短几个月时间，智己汽车已收获了众多关注。“有些人会说，这家公司怎么发展得这么快，有点像PPT造车。”智己汽车CEO蒋峻说，“对我来讲，这个问题不难回答。上汽强大的供应链基础和全球制造保障交付能力，使得我们不仅绝对不会成为PPT造车企业，反而感觉是不是可以更快一点。”

事实上，智己汽车项目从2019年年初就开始紧锣密鼓地筹备了。上汽内部经过多轮反复、严密的论证，到项目亮相时，已经过去了近两年时间。“作为上汽集团的‘一号工程’，智己汽车承载了中国最大的汽车集团进行机制改革创新、品牌向上突围的重任。”陈虹阐述了智己汽车的意义所在。

桃园结义

回首2016年，当第一款被冠以“互联网汽车”之名的车型荣威RX5问世时，很多人恐怕没有想到，汽车“智能化”会如此快速地成为产业转型的决胜点。

有专业人士分析，智能汽车领域产业链长、涉及环节多、差异化消费需求强烈，是新一轮产业革命的重要抓手，是实现“需求侧改革”的重要力量。

在智能汽车发展如火如荼的当下，全国有多座城市正在积极布局，比如合肥积极拥抱蔚来等。

今年2月，《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021-2025年）》发布，将带来优秀汽车人才可直接办理落户、新能源汽车专属牌照在政策期内不限额、加速推进充换电设施建设等配套政策，体现出上海市对新能源汽车产业发展的高度重视。

在张江高科入股智己汽车的背后，是上海市对于新能源汽车的谋篇布局，体现出上海市对于高端品牌智己汽车的期许。中国乘联会秘书长崔东树评价道：“新能源汽车市场向高端化发展，本身具有一定的市场潜力，尤其是上汽所在的上海市有着较强的市场需求，高端化将有明显的推动效果。”

数据为王

“说到底，当今时代，最大的变化在于如何处理数据。”蒋峻说。

近半年来，互联网科技公司几乎是跑步进入汽车领域，包括百度联合吉利、华为携手长安和宁德时代等。究其原因，争夺未来的流量出口与数据源，是一个极其重要的因素。

对于互联网公司而言，传统的流量市场已由增量市场转变为存量市场，而智能汽车却成为最新的增量市场。进军这一领域，有助于科技巨头们拿下智能时代的流量出口，同时从源头获得用户大数据，而这也符合科技巨头们一贯坚持的“平台”定位。

对于阿里来说，智能汽车领域并不陌生。阿里与上汽联合打造的斑马系统，就是阿里在汽车领域的首次尝试。如今，双方再度合作，阿里将通过用户大数据、达摩院的最新技术、阿里云等生态圈的协同优势，赋能智己汽车。

“从核心上讲，智己汽车非常强调数据工厂的建设。在这一领域，上汽本身就有六年的积累，已初步具备数据标签化、数据仿真、数据验证，以及数据建模等一系列能力。”一位智己汽车高管表示。

在第四次工业浪潮的大趋势下，汽车到底应该是什么样的？一个肯定的答案是：不是今天的样子，也不是以前所想象的样子。而最终的谜底将很快被揭开。

智己人感言

我们正在做一道“加减乘除”的四则运算。“加”即聚合优势，打造全新平台；“减”即化繁为简，直击用户需求；“乘”即无限融合，数据驱动未来；“除”即价值运营，共享发展成果。或许当智己汽车答好了这道题，“智能时代汽车该有的样子”这个谜底就能揭开。

记者近距离感受中国本土研发实力

智己汽车车灯“会说话”

本报记者 吴琼

近期，记者近距离接触了一款智己汽车，令人印象最深刻的就是它的“眼睛”——前后车灯。

静止时，它会变成娱乐魔法师：如果你想求婚，编程后，DLP（数字光处理）投影大灯系统可以来一场华丽的“灯光秀”。行驶时，它是导航员：大灯在前方路面上投射出清晰的指引标识。它会礼貌地和旁车说话。当你要变道时，后灯（ISC智能交互信号灯）会在屏上打出“请让我并入，谢谢”的信息……

这款智能的车灯，体现了中国本土研发的竞争力。

创新技术生根发芽

2019年年底，智己汽车来到华域视觉，提出了研发最新DLP智能车灯的需求。华域视觉迅速组织视觉设计师、工程师，加紧沟通和研发。

“车灯造型设计要求三天内完成。按照正常节奏，做出造型方案需要一至两周。”造型科科长颜世蕾回忆起那段加班加点的时光。

早在2018年，华域视觉就开发出了智能车灯内部原型机，在公司内部称为智能1.0版本。相比1.0版本，搭载在智己汽车上的智能2.0车灯，体验感和冲击力更强。可以说，智己汽车为华域视觉的创新技术应用落地提供了生根发芽的土壤。

华域视觉产品经理周诵杰说：“目前功能场景已经从最初的七八个扩大到53个，包括灯光秀、方向指示，甚至投格子游戏等。”

全球唯一

从视觉硬件和软件系统，到与120万像素前灯系统联动的整套系统技术开发，华域视觉是全球唯一可提供全套智能车灯解决方案的企业。而坐落在上海市嘉定区叶城路的华域视觉，看上去只是一家普通的工厂。

华域视觉党委副书记张东驰感触很深，“刚来到华域视觉的时候，容易产生一种错觉，很难想象在这平平无奇的建筑物里，竟藏着一家技术实力这么强的科技公司。”

华域视觉副总经理敖锦龙表示：“我们分析了很多技术路线，考虑过液晶路线和DLP路线，但发现液晶路线在可靠性、最终体验感等方面有难以克服的缺陷，最后全情投入了DLP路线的研发。”

难题接踵而来。当时，全球并无成熟的DLP智能车灯技术，找不到参考物。“想准确定义系统架构，就必须通过对场景的理解，按需求建模。在一次又一次探索中，目标越来越清晰。”敖锦龙说。

周诵杰告诉记者，“我们认识到，智能交互会变成智能车灯的新功能之一。未来，交互会越来越多，智能化也变得越来越重要。”