

智能化水涨 汽车电子船高

本报记者 甘文嘉

车企们火力全开，产业链企业也不甘示弱。随着汽车技术的不断革新，汽车行业的科

技属性也在不断增强。车企及产业链相关企业在 CES 2022 这块前沿阵地上“大秀肌肉”，成为今年智能汽车市场的风向标。

汽车芯片算力更强

不管是缺货还是技术升级，有关芯片的进展一次次牵动车企的心。在 CES 2022 上，高通、英伟达、英特尔三家巨头公司在不断提升自家产品的性能、拓展性与适应性。科技企业在汽车领域的发挥空间变大，把科幻带入现实。汽车芯片群雄四起，高算力芯片开始上车，将激荡智能汽车市场。

英特尔 Mobileye 连发三款产品。EyeQ Ultra 制程工艺为 5 纳米，算力达到 176 TOPS，是 EyeQ5 (24 TOPS) 的 7 倍以上，是 EyeQ4 (2.5 TOPS) 的 70 倍以上，可以满足 L4 级自动驾驶需求和应用场景。这款产品预计于 2023 年年底供货，并于 2025 年全面实现车规级量产。

此次 Mobileye 还推出了用于高级驾驶辅助系统(ADAS)的下一代 EyeQ 系统集成芯片：EyeQ6L 和 EyeQ6H。EyeQ6L 是 EyeQ4 的后续产品，封装尺寸仅为 EyeQ4 的 55%，可用于高能效的入门级和高端(L2) ADAS。该款芯片从去年开始提供样品，预计将于 2023 年年中量产。

EyeQ6H 能够通过全环视摄像头的配置实现高端 ADAS 及部分自动驾驶功能。就算力而言，它相当于两个 EyeQ5 系统集成芯片。这款 EyeQ 系列中最先进的 ADAS 系统集成芯片将从今年开始提供样品，预计于 2024 年年底量产。

高通首次推出面向自动驾驶的开放式可扩

展平台 Snapdragon Ride 视觉系统，该系统基于 4nm 制程的系统级芯片 (SoC) 打造，旨在优化前视和环视摄像头部署，能够满足 L2+ / L3 级别的自动驾驶需求。该系统预计将随 2024 年量产的汽车面市。高通近期也宣布了多项合作动态，包括助力通用汽车打造凯迪拉克 LYRIQ、助力宝马打造其自动驾驶平台。

英伟达发布了第八代 DRIVE Hyperion 自动驾驶平台，该平台搭载了 12 个外部环绕摄像头、3 个内部摄像头、9 个毫米波雷达、12 个超声波雷达以及 1 个激光雷达。为其提供算力的两颗 NVIDIA DRIVE Orin 芯片，每颗算力高达 254TOPS，每秒能够完成 254 亿次运算。即将推出的极星 3 就将使用英伟达提供的方案。图森未来 (Tusimple) 也将使用 DRIVE Orin 构建自动驾驶卡车平台；集度首款量产车型将搭载 DRIVE Orin SoC，该量产车型预计于 2023 年上市。

恩智浦 (NXP) 宣布业界首款采用 16nm 制程的成像雷达处理器 S32R45 已投入量产。同时，新推出的 S32R41 专为 L2 级以上自动驾驶功能量身定制。

值得一提的是，专注 AI 视觉感知的半导体公司 Ambarella(安霸)，发布了最新 AI 域控制器芯片 CV3 系列汽车专用 SoC，采用了 5nm 超低功耗制程、16 个 Arm Cortex-A78AE CPU 内核，单芯片 AI 等效算力达到了惊人的 500 等效 TOPS，CPU 性能也比



上一代 CV2 提升了 30 倍，单芯片即可运行 ADAS 和 L4 级自动驾驶算法。

软硬解耦，域控制器量产

现在，每辆汽车上有几十个到上百个 ECU，将来会过渡到域控制、区块控制，最终向软硬件分离的全智能汽车架构发展。

“软件定义汽车”不再是新词，传统的 Tier1 正向软硬解耦转移，区域控制器被视为推动汽车架构进化的下一个逻辑产品。

安波福的智能汽车架构 (SVA) 具有智能抽象、标准化接口和可扩展的计算能力，可使软件应用程序的开发独立于硬件，并能跨平台复用这些应用程序，从而降低成本，并可扩展自动驾驶水平。在 CES 2022 上，安波福推出了一系列基于智能汽车架构 (SVA) 的开发成果，其中包括车辆中央控制器 (CVC)，下一代智能汽车架构应用正在成为现实。在分区架构中，CVC 是区域主控，负责协调车辆中所有区域控制器的操作。CVC 可集成电源和车身控制器、驱动和底盘控制器、数据网络路由器、网关、防火墙、区域主控和数据存储中心等所有功能。

大陆集团展示了基于服务器的汽车架构，并作为第一家供应商实现了车身高性能计算单元 (HPC) 的量产，搭载在大众 ID. 系列电动车上。大陆集团不仅提供用于汽车座舱、数据管理及车辆互联、驾驶安全及动态控制或自动

驾驶等特定域的高性能计算单元平台，还为跨域高性能计算单元提供模块化平台解决方案。其首个跨域高性能计算单元承载了车身和车辆控制域的功能及特性，将在一家中国大型汽车生产商的未来电动汽车中实现量产。

采埃孚全球首发下一代高性能计算平台——车辆运动域控制器 (VMD)。VMD 控制器是一种中央计算机，适用于所有类型的底盘平台、车辆运动和车身功能、下一代的软件定义汽车、未来域，以及区域车辆电子电气架构。

随着显示器的尺寸越来越大，汽车制造商正加快步伐在下一代座舱中应用远程联网软件更新和安卓信息娱乐系统。伟世通 SmartCore 座舱域控制器在 2018 年首次与戴姆勒公司合作推出，为业界首创。今年，伟世通将旗下搭载 Exynos Auto v9 的第四代 SmartCore 带到 CES。最新一代 SmartCore 解决方案可在多个显示域实现无缝连接和 AI 语音识别。

博世展示车全面体现博世系统在软件和硬件方面的专业性和广泛性。例如，博世正在开发专用于未来电子架构的中央计算机，这些车载计算机将被运用于辅助和自动驾驶、汽车底盘、智能座舱和车身电子，并通过 OTA 更新不断完善汽车功能。

宝马在华销量获“三连冠”

过去几年里，车市整体低迷，但 BBA 逆势而上，不断创下新的销售纪录。

在“缺芯”笼罩下的 2021 年，豪华车市场持续上扬，累计销售 347.2 万辆，同比实现百分比两位数增长。相比之下，BBA 出现分化，宝马继续保持增长，奔驰和奥迪则出现小幅下降。

1 月 12 日，宝马发布市场数据，2021 年在中国累计交付 84.62 万辆 BMW 和 MINI 汽车，同比增长 8.9%，以“大比分”优势夺得高档车市场销量冠军。自 2019 年以来，宝马已连续三年获得这一殊荣。反观奔驰和奥迪，分别销售 75.89 万辆和 70.13 万辆，同比下降 2% 和 3.6%。由此，BBA 由齐头并进转变

为阶梯式分布，队首与队尾之间的差距拉大至近 15 万辆。宝马在 2021 年全年能取得销量突破 84 万辆的成绩，离不开自身完善的产品供应链。汽车行业普遍遭遇“芯片荒”，宝马却依然能保持很好的市场弹性。与此同时，宝马始终践行“中国优先”原则，

更加深刻地理解中国需求，推出深受消费者喜爱的产品。

在科技和服务领域，梅赛德斯-奔驰持续强化智能化与数字化。2021 年，全新戴姆勒中国研发技术中心启用，将帮助奔驰进一步聚焦中国客户的需求。

去年年底，奥迪品牌在华迎来累计销量突破 700 万辆的里程碑，这是宝马和奔驰在短期内难以企及的高度。同时，随着上汽奥迪车型的交付和下一阶段的电动化攻势，奥迪品牌有望在 2022 年实现进一步增长。2022 年，奥迪将在紧凑型车和中级车细分市场推出基于 MEB 平台打造的电动车型，扩大纯电动汽车产品阵容。

BBA 在中国市场的排名，与全球市场表现保持一致。

2021 年，宝马以 221.4 万辆的销量成绩，夺得全球豪华汽车品牌年度销量冠军。这也是自 2015 年以来，宝马首次击败奔驰。奔驰品牌和奥迪品牌在全球分别销售 205.5 万辆和 168.05 万辆，同比均略有下降。(蓝田)

“车享二手车专场拍卖会”拍卖公告

拍卖时间：2022-1-26
预展时间：2022-1-24, 25 9:00-16:00
2022 年 1 月

日	一	二	三	四	五	六	七
2	3	4	5	6	7	8	
9	10	11	12	13	14	15	
16	17	18	19	20	21	22	
23	24	25	26	27	28	29	
30	31						

拍卖服务专线：025-86618708
拍卖公司：上海吉吉机动车拍卖有限公司
PAI.CHEXIANG.COM

聚焦未来出行、新能源汽车技术、自动驾驶、智能座舱、核心零部件、汽车新材料新技术全产业链

第三届上海国际汽车创新技术周
The 3rd Shanghai International Automotive Innovation Technology Week 2022
www.iatwchina.com

同期活动 >>>
2022 第十三届上海国际汽车内饰与外饰展览会
2022 第七届上海国际新能源汽车供应链展览会
2022 第六届上海国际自动驾驶与智能座舱技术创新展览会
2022 第十三届上海国际灯与车辆照明技术展览会

06.29 2022·上海
07.01 上海新国际博览中心
Shanghai New International Expo Center

掌趣汽车新资讯