

## 自动驾驶技术接近量产

## 智能汽车抢镜国际消费电子展

本报记者 邹勇

随着智能驾驶、车联网技术的快速发展，一年一度的国际消费类电子产品展览会（CES）逐步成为汽车厂商的必争之地。汽车在很久之前就已经成为CES的一部分，但直到今年才成为主角。过去几年，汽车行业经历了一场“创新复兴”。随着更多有关未来交通的趋势逐渐明朗，CES已经变身为一场高科技车展。

## 赌城上演“汽车秀”

今年的CES展上，汽车厂商反客为主，成为了拉斯维加斯这场消费电子展的主角，超过450家与汽车相关的企业参展，为历年之最。全球十大汽车厂商中有7家亮相，这一领域今年的展位空间比2015年扩大25%，CES也因此被人戏称为“赌城汽车秀”。

智能化是未来汽车的趋势，智能应用与车联网既是加强汽车舒适、娱乐属性的重要组成部分，同时更是汽车实现自动驾驶的基础设施。以自动驾驶为代表的智能网联汽车成为本次展会的重头戏，主流厂商纷纷公布突破性技术。

作为智能化的天然载体，电动汽车成为了CES展上多家汽车厂商的主打车型。通用推出雪佛兰Bolt量产长续航电动车，大众推出Golf-E Touch可量产手势控制电动车，法拉第推出ZERO1电动超级概念车……智能部件与联网系统频频出境，成为电动汽车新的闪光点，悄然迈向颠覆传统汽车的“奇点”。

## 自动驾驶走向现实

汽车的未来在哪儿？在各大车企规划的未来交通中，自动驾驶可以算得上是为数不多接近量产的未来汽车操作模式。本届CES展会上，奥迪、奔驰、福特、起亚等品牌纷纷将最新研发的自动驾驶成果



公之于众。

奥迪展出了搭载全新升级自动驾驶技术的概念车e-tron quattro SUV。据悉，该车将搭载预生产型自动驾驶技术，配备最新安全和事故预防系统。未来支持奥迪全自动自动驾驶技术的首款量产车型为全新A8，该车有望在2017年亮相，或将成为全球首款量产自动驾驶汽车。奔驰推出了全新E级的自动驾驶版，该车有望在两年内上市。福特表示要将Fusion自动驾驶版测试车队扩充至30辆。雷克萨斯亮相了其最接近量产的GS450h自动驾驶试验车。起亚则发布了基于高级驾驶辅助系统（ADAS）打造的最新智能驾驶系统，其更提出了2020年量产自动驾驶汽车的战略目标。

曾几何时，整个社会都热衷于讨论汽车的驾驶性能。然而，随着道路的日益拥挤，所有的性能和乐趣逐渐从实际体验中消失。汽车如今已经很难体现出个性，更多的是一种在拥堵的车流中挪步前行的工具。下一场汽车革命希望再一次为驾驶赋予乐趣，CES上的汽车厂商希望通过各种智能应用来定制车内体验，并借此机会调动公众对于自动驾驶汽车的热情。不过，自动驾驶技术想要真正在国内普及，面临的障碍和花费的时间可能会超出你的想象。

收减免等方式来督促企业进行技术升级。他们考虑到新能源汽车发展最终需要市场自身发力，而政府的过多参与或将助长企业对政策的依赖性和成长惰性，这对新能源汽车行业的长远发展是不利的。

事实上，这种担心并不是多余的。就我国目前的情况来看，这种依赖和惰性已有苗头。光从数据上看，在一波接一波强烈刺激过后，2015年，我国新能源汽车销量已突破30万辆。表面上看起来不错，但背后却隐藏着种种问题。一个不争的事实是，高额的补贴机制已对国家财政造成了巨大压力，同时也削弱了市场竞争，带来了资源浪费。

不可否认的是，新能源车在推广普及上仍存在诸多掣肘，如价格、配套设施建设、续航里程、地方保护等。其中，电池、电机、电

## 中国车企身影难觅

尽管汽车展位几乎占据本届CES整个会场的四分之一，风头明显盖过智能手机等科技类产品，但令人遗憾的是，除了北汽新能源展示了采用4G通讯技术的i-link智能出行方案之外，汽车展位难觅中国本土车企的身影。

事实上，本届CES展中最大的黑马当属来自中国的乐视汽车，该公司除了推出全新电动超级概念车外，还发布了新版ecolink与阿斯顿·马丁Rapide S乐视互联概念车，打造车联网生态圈。与此同时，乐视汽车还发布了可变平台架构，这是一种利用同一架构开发多款汽车的技术，主要得益于模块化的电池和可以互换的发动机配置。乐视汽车本质上是一家互联网公司，它的目的是通过造车，以互联网的生态运营方式对传统汽车进行颠覆。

现阶段，国内有不少自主车企通过与高校联合开发的模式，在自动驾驶、电动车和物联网领域动作频频，但这些技术大多仍处于跟随状态，暂时无法拿到国际舞台“抓眼球”。缺乏具有竞争力的先进技术，将是自主车企在未来汽车竞争中的最大短板。

控等新能源核心技术滞后问题特别突出。而我国政府的鼓励补贴以整车为主，对于“三电系统”的核心技术、产业链核心环节的扶持政策几乎为零。这不但对核心技术发展不利，也让一些整车企业有了空子可钻。譬如，不少新能源汽车为了骗补贴，把燃油车的发动机改为电机就上市了。可见，国家目前这样的鼓励方式只将目光放在了短期目标实现上，有些置长远的核心技术研发于不顾的倾向。可以想见，如果把这种补贴方式取消，对政策过于依赖的企业是否能从饭来张口转变为自力更生，却是个大问题。

笔者认为，政府应放手让企业自主研发，形成多层次的公平竞争。通过企业的技术创新降低成本，从而推动市场健康、良性发展。（李永钧）

## 上海机动车检测中心与复旦电光源所达成合作

本报讯 1月11日，上海机动车检测中心与复旦大学电光源研究所举行战略合作协议签约仪式。

此次合作，双方将以加强“产学研合作”为手段，以服务汽车灯具部件产业的技术发展和产品研究为宗旨，携手联合产业链的各类企业，在汽车灯具产品领域加强技术研究合作，并在车外智能照明和车内视觉的安全照明、智能汽车的人-车-路光信号系统的控制和交

互、灯具产品主管评价等领域广泛开展技术合作和前瞻技术研究；针对国内外技术研发、标准、信息、检测认证等发展趋势，广泛开展国内外学术交流。

电光源所与检测中心在以往合作基础上的深度牵手合作，预示着双方将进一步瞄准汽车产业的技术发展趋势，通过服务汽车灯具部件产业的发展，实现长期稳定和共同发展，为我国汽车部件产业发展提供强有力的技术支撑。（王京）

## 法雷奥智能驾驶技术亮相CES

本报讯 1月6日-9日，法雷奥在国际消费类电子产品展览会（CES）上，展示了多项智能驾驶与直觉驾驶的尖端创新技术。

其中，法雷奥展示的Cruise4U自动驾驶汽车为参展者带来了在真实交通环境中的汽车自动驾驶体验。此外，法雷奥还展示了第二代人机交互座舱仪表盘Mobius 2、Sightstream摄像系统、车辆清洁系统Remote Clean4U，以及智能防炫

眼镜Les Lunettes。人机交互座舱仪表盘Mobius 2可以帮助车辆实现自动驾驶模式与人工驾驶模式之间的切换；Sightstream摄像系统取代了传统的车辆后视镜；通过Remote Clean4U车辆清洁系统，用户利用手机应用软件，就能实现挡风玻璃的远程除霜与清洁；Les Lunettes防炫目眼镜则能有效减弱各种强光对视觉的刺激，为用户带来更为安全、舒适的驾驶体验。（晨美）

## 江森自控拟拆分汽车业务公司

本报讯 1月13日，江森自控宣布，公司将于2016年10月完成业务拆分计划。之后，旗下的汽车座椅和内饰业务作为一家全新的公开上市公司，将被命名为Adient，中文名称待定。

“Adient是一个积极向上且充满力量的名字，凸显了我们独一无二的差异化优势，即能够在正确的时间、以正确的方式、集合正确的

资源，为客户创造最大价值的的能力。”现任江森自控副董事长、未来Adient公司董事长兼首席执行官Bruce McDonald表示。

Adient预计在今年3月底或4月初公布详细的财务信息，并向美国证券交易委员会提交关于上市公司证券注册的信息公告表。申请提交后，该表格的副本将公布在公司网站上。（蒋洁）

## 大陆集团2015年销售额增14%

本报讯 1月11日，全球汽车零部件供应商大陆集团公布了2015财年初步关键数据。据介绍，大陆集团去年全年销售额约为392亿欧元，增长率达14%；调整后的息税前利润达44亿欧元，利润率为11.7%。

大陆集团执行董事会主席El-

mar Degenhart博士表示：“预计2016年，我们的销售额将增长约5%，达到约410亿欧元，预计调整后的息税前利润为10.5%以上。”

大陆集团将于2016年3月3日在另一次完全涉及财务数字的新闻发布会上公布初步统计的业务数据。（李明秀）

## KSPG推新一代轻型发动机活塞

本报讯 德国KSPG集团最近推出了第四代汽车发动机活塞，该活塞运用了由KSPG旗下的五金配件部KS科尔本施密特所研发的Liteks技术，使其特别轻巧、耐用。KSPG第四代活塞重量大约减轻10%，并优化了摩擦系数，以此保证了更低的油耗和排放。

据悉，KSPG第四代活塞的活

塞底壁厚能减少30%，并且运用了较轻的合金，达到了轻量化的效果。新一代产品重量虽轻，但依然能满足现代发动机在最高热力和最大机械负荷方面的要求。此外，该产品通过优化活塞底部结构来改善摩擦性能，在满负荷状态下的摩擦功率降低28%；部分负荷状态下，摩擦功率可降低7%。（张倩）

## 对新能源汽车刺激政策的冷思考

日前，商务部新闻发言人沈丹阳表示，2015年，我国新能源汽车“快速发展，形势喜人”。国家、地方政府出台新能源汽车免征购置税等支持新能源汽车发展的政策，对消费者购买新能源汽车产生积极推动作用。2016年，国家扶持新能源汽车的政策肯定还会继续出台，这似乎给一些新能源汽车生产企业吃了颗“定心丸”。

闻此消息，笔者心情矛盾，不知是喜是忧。一方面，政府全力支持新能源汽车发展肯定是好事。可以说，在新能源汽车推广上，我国在政策支持方面一直很“给力”，补贴政策一波接一波。不过，另一方面，过多的政策刺激也会产生副作用。相较我国，世界上其他国家制订的鼓励优惠政策相当保守——没有强制刺激政策，最多也就利用税