



# 好钢怎样才能用在刀刃上？ 自动驾驶热 背后的冷思考

中青报 中青网记者 许亚杰

面对川流不息的高速公路，一辆在匝道内行驶的蔚来ES8，根据高精地图和道路情况智能调节车速，并自动打灯变道，汇入主路。这是不久前蔚来发布的Navigate on Pilot领航辅助功能（以下简称NOP）之一，也是眼下私家车最常见的使用场景之一。

在2020北京国际车展期间，除了让人眼花缭乱的展车，也有不少企业将重点放在了发布自动驾驶推广计划或技术品牌上。在各个展台，自动驾驶、智能触屏等多种高度智能化技术层出不穷，使人车交互更加智能化、多元化。

例如，蔚来发布了领航辅助功能与补能计划，让设在车展现场的蔚来中心（NIO House）人气同样居高不下。这不仅让人们意识到车联网和智能驾驶的广阔前景，也彰显出这家头部造车新势力自主研发自动驾驶的决心。

自主研发自动驾驶这件事，蔚来联合创始人、总裁李斌也要做。蔚来联合创始人、总裁李斌直言，目前业界对于未来汽车的形态并未达成共识，这正好可以用来解释这样一种现象：在上百家传统车企和新造车势力中，只有蔚来和特斯拉两家企业自主研发并推出了领航辅助功能。

随着互联网技术、互联网经济的发展，人们的生活方式和汽车的使用场景也发生了根本性变化，在此次北京车展上，汽车产业电动化、智能化、网联化等发展新趋势愈发明显。毫无疑问，汽车正进入智能时代，这既为中国汽车工业发展提供了机遇，也带来了自动驾驶热背后的冷思考。

## 自主研发自动驾驶真的有必要吗？

今天的投资就是明天的智慧。在他看来，企业究竟是自主研发自动驾驶，还是采用上游供应商方案，主要取决于对汽车的终极形态的理解。

选择由上游供应商提供整套的自动驾驶解决方案，可以让企业研发资金压力更小，也更容易实现量产，但也意味着成本控制权低，可定制余地少，而自主研发则意味着漫长的研发周期和更大的经营风险，



自动驾驶事关行车安全，涉及到芯片、高清摄像头、传感器和云计算等一系列软硬件，还需要针对国内常见的使用场景进行调校和优化。图为蔚来正在进行实车道路测试。

当然这也能让其将后期功能升级、产品迭代牢牢掌握在自己手中。

可能很多企业并没有发自内心的认为，自动驾驶会在某一天取代现有模式。秦力洪表示，如果很多传统车企无法迅速甩下过去的包袱和包袱，也就无法将公司所有资源投入电动化和智能化领域，而这正是蔚来的机会。

据了解，蔚来NOP是国内首个将高精地图应用于量产的辅助驾驶功能，也是全球唯一在指定路段下按照导航路线自动辅助驾驶的功能。它已随着NIO OS 2.7.0升级，自今年10月10日起通过远程固件升级推送给用户。除NOP外，此次升级还将同步推出基于摄像头的驾驶员疲劳预警、远程开启座椅通风、5.1沉浸式环绕声等近20项新增及优化功能。

作为一家用户企业，我们在推广辅助驾驶功能上还是十分慎重的。作为蔚来无人驾驶系统工程部负责人，章健勇最常被问到的问题之一就是与更加积极甚至激进的特斯拉相比，蔚来有哪些自己的特色和优势。

章健勇透露说，蔚来NOP的三大优势是覆盖高速及城市快速路、全程智能控速、全场景人机交互。其中，为了针对国内常见的使用场景进行调校和优化，蔚来在国内30多座城市对NOP进行了实车道路测试，累计测试里程超过30万公里。

据介绍，搭载NOP的蔚来车型均可按导航规划的路径，自动进出匝道和切换主干道，并根据道路限速和环境感知等信息自动调整车速、智能变换车道、自动超越慢车。这一切都是为了让蔚来NOP驾驶车

辆时更像一个真人、一位老司机。他以进入匝道举例说，不同匝道会提供更特定、更人性化的分类，让车辆舒适稳定进入车道。

值得注意的是，章健勇在采访中反复强调，NOP依然是一个帮助用户安全驾驶的辅助功能，依然需要驾驶员对车辆的行驶安全负责，不是自动驾驶，更不是无人驾驶。

他回忆说，在蔚来第一代产品进行车型定义、产品开发初期，公司内部也就自动驾驶还是购买问题进行了激烈争论。最后，蔚来创始人李斌拍板说，对智能电动车而言，人机交互、自动驾驶是非常关键的技术，与用户体验息息相关，我们一定要自己去做。即使承担风险，也应该勇于创新。

当然，自动驾驶事关行车安全，涉及到芯片、高清摄像头、传感器和云计算等一系列软硬件。没有哪一家企业能单独把这些软硬件全部做完。秦力洪坦言，自主研发自动驾驶并不等于闭门造车，也要站在



蔚来联合创始人、总裁秦力洪认为，更高级别的自动驾驶不可能只靠哪一家车企来完成，从道路信号系统、通讯系统，到道路的封闭状况，都需要更加规范、更加智能。

合作资源的基础上。

## 实现更高级别的自动驾驶还需多方接力

没有任何一个智能辅助驾驶系统能够做到100%覆盖所有使用场景。他解释说，蔚来NOP也是要在实际使用和迭代升级中持续改进。NOP系统以后还会不断成长，用户对它的理解也会不断深化。

据介绍，自2018年10月底首次启动远程固件升级后，蔚来已经进行了超过30次远程固件升级(FOTA)，最密集的时候，几乎每个月都有更新。这让用户在买车后也能时不时收获系统升级、功能焕新的惊喜感。

纵观近年来上市的新车不难发现，诸如车道偏离预警、ACC自适应巡航等驾驶辅助系统已成为各类中高档车型的标配。但现阶段可以提供这类产品的大多是售价不菲的豪华品牌，显然这些功能还将继续完善，使用门槛也将逐步降低。

秦力洪补充说，像智能辅助驾驶、自动驾驶这样的新生事物，推出市场后也要花一些时间去教育用户。在他看来，要实现更高级别的自动驾驶，要改变的就不只是汽车了。从道路信号系统、通讯系统，到道路的封闭状况，都需要更加规范、更加智能。而这些工作没有哪一家企业可以独立完成。

我以前经常跟别人讲，第一辆实现

全自动驾驶的汽车既值得大家敬仰，也显得很悲哀。一辆车在路上实现了自动驾驶，就像作为高等生物的人走进了全是野生动物的原始丛林。他强调说，从车企、供应商研发单车智能化和自动驾驶，到推广智能信号灯和车路协同，都需要政府有关部门、车企、通信公司和社会各界的通力合作，这是一场接力跑。

国家安监总局、交通运输部等部门发布的研究报告显示，我国道路交通事故年死亡人数常年居高不下，其中很大部分是因司机走神而导致的。有分析指出，预防道路交通事故、降低交通事故伤害，既离不开道路安全教育，也要大力发掘车辆主动安全技术的潜力。

今年北京国际车展期间，造车新势力在智能电动车领域的百花齐放让秦力洪备感振奋。在智能电动车这样一个新兴市场，一定是众人拾柴火焰高。他解释说，长远来看，蔚来的竞争优势还是用户满意度，而打造这样一条护城河既要产品和服务技术创新，也离不开品牌差异化竞争。

普华永道会计师事务所汽车分析团队曾对欧洲、美国和中国汽车市场进行专门调查，发现中国消费者对自动驾驶技术的接受程度最高。尽管眼下国内外汽车市场正面临巨大的不确定性，但在中国车市逐步回暖且新四化不断加速的前提下，人们有理由对智能辅助驾驶等创新技术产生更多期待。

# Ariya首次亮相中国市场 日产抢占未来发展新风口



日产汽车公司总裁兼首席执行官 内田诚 (Makoto Uchida)

2020年下半年中国汽车消费市场全面回暖，新能源汽车市场同样惊喜不断。显然，随着中国汽车市场的成熟和人们消费水平的提升，高质量的新能源汽车产品已经得到大家的充分认可。

近日，在2020年北京国际车展上，日产全新纯电动跨界SUV车型——日产Ariya首次与中国消费者见面，凭借创新性的外观设计和多项智能科技的加持，日产Ariya马上就成了车展上人们讨论的焦点车型。

与此同时，日产汽车还将通过展台布置和车型展示，进一步展示日产智行(Nissan Intelligent Mobility)的魅力，诠释汽车驱动、驾驶以及人与社会的融合。

凭借日产Ariya的亮相和日产智行科技带来的魅力，日产用雄厚的技术实力为中国的消费者勾勒出未来电动化和智能化驱动下，驾驶汽车出行的美好蓝图。

## 日产Ariya为电动化提供新思路

在电动化和智能化趋势的引领下，越来越多的车企开始推出新款的电动化车型。这些新车型搭载的技术让很多人感受到了科技带来的出行便利。

作为一款高性能的纯电动跨界车型，日产Ariya代表了日产电动汽车的全新品牌形象，搭载了日产智行(Nissan Intelligent Mobility)的最新技术和全新设计语言，集舒适、操控、高效、安全和便捷于一体。

其中，双电机配合日产e-4ORCE双电机全轮控制技术，可为四个车轮提供平衡且可预测的动力输出。日产Ariya还配备了率先搭载于日产聆风上的e-Pedal一体化智控踏板，驾驶员只需操控加速踏板即可完成车辆起步、

加速和减速等操作，适用于城市拥堵的路况。与此同时，日产Ariya还搭载了日产ProPILOT超智驾技术，让驾驶员拥有更加轻松、愉悦的驾驶体验。

日产Ariya计划于2021年在中国市场销售，以满足中国消费者对高性能纯电动跨界车型的需求。它将搭载日产e-POWER技术的车型共同开启日产汽车在中国市场的电动化时代新篇章。

按照规划，日产汽车将面向中国市场导入更多车型。到2022年，日产汽车将向中国导入包括日产Ariya和搭载日产e-POWER技术车型在内的7款新车型。

## 日产智行 助力产品再升级

在日产Ariya亮相的同时，此次展会期间，日产汽车还展示多款搭载了日产智行(Nissan Intelligent Mobility)的车型和技术，凭借深厚的研发积累和对中国市场的准确研判，日产智行助力旗下的产品再次升级。

量产纯电动车型日产聆风就是其中的代表。此款车自2010年上市以来，累计产量已超过50万台。日产聆风车主的累计行驶里程已超148亿公里。

日产第七代天籁ALTIMA、奇骏与逍客也亮相本届展会。这三款国产车型率先搭载了屡获殊荣的日产ProPILOT超智驾，将继续为中国消费者提供更具自信、更安全、更富激情的驾驶体验。



(数据、图片和信息来源：日产中国) 广告

到2022年，日产汽车旗下70%的车型将搭载ProPILOT超智驾，以满足中国消费者对轻松、舒适驾驶的需求。同时，这三款车型还配备了日产汽车最新的Nissan Connect超智联，使用户能够享受到更便捷、更高效、更安全的出行体验。到2024年，日产汽车将有9款车型搭载Nissan Connect超智联功能。

值得注意的是，日产Formula E电动方程式赛车也成为了很多消费者关注的焦点，日产Formula E电动方程式赛车连续两年出战世界电动方程式锦标赛，并屡获佳绩。日产汽车通过参与电动方程式比赛，进一步展示了零排放电动技术的强劲动力和性能表现，通过日产智行(Nissan Intelligent Mobility)理念，诠释汽车驱动、驾驶以及人与社会的融合。

为纪念日产汽车标志性车型日产GT-R在过去50年带给车迷的激情与乐趣，日产汽车还与意大利都灵的设计公司Italdesign合作，推出了限量版车型——日产GT-R50 by Italdesign。

此外，东风日产旗下的联友科技创新公司也将与智能网联技术领域领先的企业进行合作，开展智能出行生态服务。

通过电动化、自动化与智能网联化的产品与技术，日产汽车将进一步加速日产智行(Nissan Intelligent Mobility)在中国的全面落地，不断满足中国消费者多样化的需求。

# 销量逆势增长 跑出史上最高日产能 东风本田是如何按下快进键的

中青报 中青网记者 许亚杰

尽管2020年全球汽车市场面临前所未有的挑战，但站在今年唯一举办的A级国际车展——北京国际车展的展馆门口，人们仍然能很明确感受到发展新能源汽车的紧迫感。

本田之所以率先将CR-V插电混动版导入中国市场，就是因为中国汽车电动化浪潮领先全球。东风本田总经理夏目达也告诉记者，作为本田在华首款插电式混合动力车型，CR-V锐·混动e+搭载的SPORT Hybrid e+系统基于i-MMD混动技术开发而来，它可以实现80km以上的纯电续航里程，被北京理工大学车辆工程实验室评为“世界一流的混动技术”。

夏目达也直言，插电式混合动力车型只有满足消费者的日常代步需求，并在加速性、静谧性上实现突破，才能无限接近EV。除了日常代步，消费者也会有远途驾驶的需求。这时，插电式混合动力车型又可以由汽油来提供动力支持，避免因找不到充电桩而产生焦虑。

一方面，CR-V、INSPIRE、艾力绅、享域构建的东风本田混动家族在此次北京车展期间同步亮相；另一方面，东风本田表示，继X-NV之后还将推出第二款纯电动车型。

东风本田产品线将会涵盖混动、插电、纯电动、燃油4种动力形式的产品布局，以此满足更多客户多样性的需求。同时，我们计划在2025年之前，构筑拥有10款车型以上的电动化产品布局，为消费者带来更加丰富的用车体验。夏目达也表示，消费者的用车习惯很难在短时间内迅速转变，因此，研究节能与新能源汽车技术路线既要紧跟国家的动向和方针，也要持续倾听客户的声音，满足客户的需求。

而在东风本田执行副总经理郑纯楷看来，车企制定新能源战略必须以客户为中心。用户喜欢的才叫好车。他坦言，东风本田现在最擅长还是本田的i-MMD混动技术，要努力将这一优势发挥到极致，而不是将某些观点强加给消费者。市场表现足以印证郑纯楷的上述分



今年北京国际车展期间，新能源汽车再次成为众人关注的绝对热点。在东风本田执行副总经理郑纯楷看来，车企制定新能源战略必须以客户为中心，用户喜欢的才叫好车。

析。乘联会最新数据显示，东风本田8月终端销量77493辆，同比增长19.8%。1-8月终端累计销售441927辆，与去年同期的差距也进一步缩小。

要敬畏市场，不是说我们期待它变得很好它就会很好，还是要弄懂客户的真正需求。郑纯楷表示，自从国内疫情防控形势好转之后，用户需求已经逐步回升。下半年我们还是保持谨慎乐观的态度，仍然要紧跟市场步伐来走。

近年来，汽车业本就处于百年一遇的产业变革大潮中，今年又遇上了前所未有的疫情考验。对所有人来说，这都是一个巨大的新课题。

作为武汉市的龙头企业，东风本田对解决当地就业，拉动武汉地区乃至湖北省经济复苏具有十分重大的意义。郑纯楷透露说，从3月11日开始，东风本田仅用26天就实现有序复工，到4月初已实现3个工厂全负荷生产。这意味着东风本田带动了上下游1100家企业、5万多名员工复工复产。

虽然身处疫情中心，但东风本田作为武汉的一分子，有责任、有义务为武汉

这座城市贡献自己的力量。他表示，东风本田今年有信心交出与去年持平甚至更优异的成绩单。

今年以来，在“六稳”“六保”的大棋局中，国家有关部门和各级政府释放了不少与汽车业发展密切相关的重要信号。提振消费、新基建与新能源、制造业升级等关键词得到社会各界人士的高度关注。

在今年国庆长假最后一天，东风本田在武汉的3座工厂提前结束休假，全力恢复生产，平均50秒就有一辆新车驶下生产线。据了解，9月上旬，东风本田日产能达到3800辆，创造了企业自2003年落户武汉17年来的最高日产能。

所有的工作都还是要基于客户的喜爱。郑纯楷总结说，当前汽车市场充满不确定性，企业更需要展现出温情的一面，让品牌与客户有更深入的联结。

他表示：从产品、服务到客户沟通，所有的信息都必须让客户理解，要做到让客户主动愿意去看，并且最大程度引起他们情感上的共鸣。毕竟，只有客户喜欢，才有更好的未来。