

行业·市场

东风日产创销量新纪录

本报讯 7月5日,日产汽车公司今日公布了2019年6月和1-6月中国区业绩。尽管中国市场已经连续11个月增长缓慢,日产汽车中国区及乘用车事业和轻型商用车两大事业板块保持稳定增长。

日产汽车和东风汽车有限旗下乘用车事业板块(包括东风日产和东风启辰)的销量分别为131071台和110697台,较上一年同比微增。轻型商用车事业板块(包括东风汽车股份有限公司和郑州日产)销量为16710台,同比增长0.8%。其中:东风日产创下6月最佳销量纪录和1-6月最佳销量纪录。日产奇骏、逍客、Kicks劲客、日产途达和SUV系列车型以及启辰D60、T70、T90等核心车型推动了日产汽车中国区本月销量的增长;东风汽车股份有限公司本月销量增长稳定,较去年同期相比增长3.9%,为12108台;日产汽车轻型商用车事业板块1-6月销量为108970台,同比增长11.1%。其中东风汽车股份有限公司销量为80019台,同比增长14.6%;郑州日产销量为28951台,同比增长2.4%。2019年6月及1-6月销量的小幅回升,为日产汽车中国区2019年的业务稳定增长奠定了坚实的基础。今年1-6月保持了稳定的增长,日产汽车1-6月销量保持稳定,在华累计销量为718268台。(朱世耘)

保时捷中国市场增幅近三成

本报讯 2019年上半年,保时捷全球新车交付量达133484台,同比增长2%。其中Cayenne车型增长最为强劲,新车交付量达41725台,同比增长45%。截至6月底,保时捷在中国市场销量实现高达28%的增幅。

负责销售与市场的保时捷全球执行董事会成员冯佩德表示:“保时捷全球两个最大的市场,即中国和美国的成长令我们感到满意。尤其是在这些国家车市整体呈下滑趋势的情况下,我们的市场表现着实喜人。”双门跑车也为上半年的销量表现做出了重要贡献,尤其在中国市场愈加受欢迎。保时捷中国总裁严博禹表示:全新Cayenne Coupe将于8月到店交付,这是保时捷第一款SUV Coupe车型。全新911 Carrera S和全新911 Carrera 4S将于11月份在国内正式上市。全新911基础版以及不久前在深港澳车展开启预售的全新718 T,将在明年年初进入中国市场。另一个重磅车型是保时捷首款纯电动跑车Taycan,今年9月全球首发之后将在2020年初来到中国。在数字化方面,3月保时捷数字中国团队在上海成立,从而能够更好地研究中国市场的趋势。同时,中国的经验和成果也会与保时捷德国、保时捷北美的数字化团队分享。(朱世耘)

华人运通成立日本中心

本报讯 日前,华人运通日本中心在东京举行了开业典礼。创始人兼董事长丁磊表示,作为一家面向未来、专注可持续发展的全球化公司,华人运通将在新能源、人工智能、自动驾驶以及整车环保可回收材料等前瞻技术上,与日本顶尖的企业联合研发创新并实现产业化应用,共同推动未来出行的变革。

华人运通不仅仅是一家中国公司,更是面向未来、专注可持续发展的全球化公司,在智能汽车、智慧交通、智慧城市“三智”战略下,打通车、路、城的系统性解决方案。公司汇聚了来自美、英、俄、日、韩等十多个国家和地区的海内外精英,在欧洲、美国都建立了小规模的团队,日本中心将落户东京品川区,主要业务将从设计、新材料和新技术出发,与日本精益制造的先进工业相整合,打造在全球都具有竞争力的高品质产品。华人运通日本中心将由丁磊担任董事长。丁磊透露,华人运通已与爱信精机、丰田纺织等知名日企在内饰、座舱、制造等方面达成合作,以打造世界上最好品质的智能汽车为目标全力推进各项开发工作;首款量产车将于7月底发布,2020年的年底投入小批量生产,并计划于2021年初投放市场。(王亮)

比亚迪S2上市热销

本报讯 进入6月,比亚迪e系列首款SUV车型S2重磅出击,自上市起不到10天的时间就卖出1000多台,引发消费者关注并持续升温。

作为国内唯一一家掌握三电核心技术的新能源汽车企业,技术一直是比亚迪的品牌标签。自主研发设计的e平台,把汽车的集成化和标准化提升至新高度。S2正是基于e平台打造的一款精品纯电动SUV。得益于e平台的加持,S2配备比亚迪全新研发的三元锂电池,40.62kWh的电量远优于同等竞品,其综合工况续航里程更是达到305km,延续了e系列一贯的高标准。此外,S2拥有高速快充技术,充电15分钟即可续航100km,解决了充电问题,里程焦虑也烟消云散。每公里仅6分钱的用车成本,更是大大降低了用户压力。S2搭载DiLink系统的10.1英寸8核自适应旋转悬浮Pad不仅全面升级了车辆的智能化水平,还超级配置了Dual-open全景天窗、无钥匙进入启动、O-filter PM2.5过滤系统等多种实用功能。

在安全方面,比亚迪电池包全部通过严格且专业的安全性极限测试,具有极高的可靠性,在短路、碰撞、火烧等极限情况下仍然不会燃烧及爆炸,保证用户在极端工况用车安全。(古媛)

瞄准自主芯片与系统

吉利打响核心技术第四场战役

□ 本报记者 朱世耘

大规模量产汽车;应用自主的发动机、变速箱;开发CMA、BMA平台,吉利终于走到了中国汽车品牌排头兵的位置,并在此时打响了自主研发芯片+系统的第四场“战役”。

7月3日,吉利旗下的科技集团亿咖通发布了基于“运算+互联网”理念的全新GKUI19 吉客智能生态系统(以下简称GKUI19) E系列芯片。并全球首发了首款搭载GKUI19的吉利博越PRO云智能SUV及XWATCH等产品。

“‘智能网联’将成为吉利产品DNA和硬核竞争优势。”吉利控股集团总裁安聪慧在发布会上表示:“今天,我们可以自豪的说,吉利已经在智能网联汽车领域占据了先发优势。我们是首家深度定义、主导开发汽车芯片核心技术的企业,(在核心领域)赢得行业话语权。”

吉利式智能网联

智能网联功能近年来在中国品牌的产品上并不少见,甚至成为不少产品的核心卖点。但吉利试图通过深层逻辑的改变,将卖点作实成核心Knowhow。

从目前展示的功能上,GKUI19与主流中国品牌的智能网联功能并无大的部分,其集成了包括地图、音乐、视频、智能控

家、物流信息查询、票务信息查询等诸多功能应用。其一亮点在于能够实现打断式的自然语音控制,即不等车机回答完毕,便开始下一个语音命令。

但功能性并不是GKUI19区别于其它品牌的根本所在。

亿咖通科技集团CEO沈子瑜向国际商报表示,在“运算+互联网”的核心产品理念之下,作为系统的GKUI19在智能桌面、控件交互、UI体验、全能ID等方面拥有独有的原创体系,以此确保用户最佳的体验,以及更多的应用生态融入并持续开发。而“整个E系列芯片将会成为GKUI极致体验的主要基础,提供强劲算力。”

E系列芯片中,E01SoC是64位运算能力的系统级芯片,被定义为第一颗中国汽车网联化自主定义量产产品;E02SoC则拥有8核CPU以及独立NPU,预计将在2020年第一季度实现量产。

一方面指其达到车规级。另一方面则指依照车辆网联需求而进行定义。

沈子瑜告诉国际商报:E系列主要通过亿咖通与联发科技联合打造。由于许多车规级工况需要软件架构和芯片设计一起实现,所以在合作上由亿咖通主导架构设计,尤其是软件架构及与车相关的软件部分。联发科技则在芯片设计、芯片IP上进行支持。

大楼建的多高,取决于基础,(生态应用与硬件基础)两者要匹配起来,这样才能

够是真正的好的产品。”

基于E系列芯片的算力,GKUI19实现了AI云,控件生态(实现控件交互,场景化推荐);全能ID(支持互联网生态账户体系打通);开发者平台(互联网生态服务)四大功能模块。

从亿咖通官方显示的用户活跃度来看,目前GKUI已经拥有一百万用户,平均流量消耗为1.1G/人/月,车内使用时间为1.2小时/人/天。

据悉,E系列芯片将最终力求达到与消费级移动平台芯片性能同一级别。

自主开发的路径选择

GKUI作为一个系统,将于苹果IOS系统一样,进行一年一个大版本迭代。

“随着时间的推移,亿咖通不仅要满足新车型的需求,还要满足老车型的需求,这是需要从硬件、芯片、软件、上层全部打通,甚至周期的管理。”沈子瑜向国际商报表示,“所以,软件+硬件的迭代能力,我们要付出巨大的投入,组建一支专业队伍来实现,这也是在行业里面我们独有的优势。”

成立三年多的亿咖通是吉利战略投资的科技公司,目前已投入数十亿元,拥有近2000人的研发团队。其核心业务包括人工智能、边缘计算、大数据等,聚焦于智能座舱和整车智能化两大方向。

尽管智能座舱和整车智能化是当下汽

车产业变革的主流方向之一,但自主进行芯片和系统开发的车企仍是少数。

此前上汽与阿里合资公司推出斑马系统,2018年大众推出VWOS汽车操作系统,上汽与英飞凌成立功率半导体合资企业,如今吉利也进入这一队列。

自主研发芯片和系统,可避免重蹈吉利当年采用丰田发动机被“限购”的覆辙,更重要的则是如同自主研发自动变速箱一样,降低核心零部件的采购成本。

中信证券《从“汽车电子”到“无人驾驶”》的报告显示,目前汽车搭载的代码行数已达1亿,功能芯片MCU在传统燃油车中的价值量占比为23%,在纯电动车中为11%,市场规模有望从2017年66亿美元提升至2020年72亿美元。

从成本来看,典型汽车MCU的价格在10美元之内,英伟达2015-2017年间推出的算力在2.3-320之间的GPUSoC价格在200-1000美元之间。

此外亿咖通作为第三方独立公司,甚至可以成为其他车企的芯片采购对象。

“吉利要成为一家受人尊敬的企业,进入世界前十的位置,就需要不断推出消费者认可的产品,这一方面需要满足消费者需求,另一方面则是要创造需求。智能网联,正是创造需求的一步。”安聪慧表示,

“吉利要在未来有更好的发展,就要比别人看得更远,在核心技术的研发投入更多。”

宝马与中国联通达成5G合作

7月10日,宝马(中国)汽车贸易有限公司正式宣布与中国联通达成5G移动通信业务合作,为宝马产品顺利驶入5G时代铺就通信基础。至此,宝马成为首家与中国联通达成5G移动网络服务的国际整车制造商。

宝马集团大中华区总裁兼首席执行官高乐先生表示:“对于正处于数字化转型的汽车行业来说,5G移动通信技术带来的影响将是无可估量的。无论是自动驾驶,还是车载互联,一切以数据为基础的业务都将进入一个新的发展阶段。作为汽车‘新四化’的领导者,宝马始终致力于在中国本土市场的战略布局和技术创新。此次与中国联通进一步深度合作,是宝马在5G时代背景下积极布局和投资未来的重要一步。”

宝马中国和中国联通早在3G/4G网络时代便携手开展业务,合作内容涵盖联网服务、车载信息服务平台、呼叫中心、在线商店运营、出行服务运营等。中国联通是国内最早布局5G移动通信网络的运营商之一,根据合作协议,宝马中国正在与中国联通合作开展基于5G移动通信网络的

自动驾驶验证项目,包括实验用5G网络环境的搭建,以探索不同场景下自动驾驶应用。此外,从2021年7月起,宝马在中国销售的部分新车型将能够接入中国联通的5G移动通信网络,使更严苛、更复杂、更大数据流量的应用成为可能。

这其中,最直接的受益者就是自动驾驶。自动驾驶技术的研发和应用过程中会产生海量驾驶场景数据。这些数据随时随地通过移动网络传输给大数据中心用于分析和计算。以宝马为例,在中国,每台宝马自动驾驶测试车每小时产生的数据多达8TB,相当于每秒产生一部高清电影。这一级别的数据量是现有4G移动网络带宽无法满足的。而5G网络的到来使这一问题迎刃而解。

此外,5G网络低时延的特点让高精度地图导航和远程控制等需要快速响应的功能得以在极低的时延下进行,对车辆安全具有重要意义。而伴随5G而来的“万物互联”让V2X车联网成为可能。汽车与汽车之间、汽车与环境之间随时随地互联,共享实时更新的数据情报,使车辆对交通拥堵或者危险情况进行预判,并通过云计算



迅速制定最优驾驶策略,从而有效规避交通事故和道路拥堵。

毫无疑问,5G时代的到来将加速汽车行业向“新四化”转型。而宝马作为“新四化”的先行者,不仅已经积累了丰富的经验和技能,更有着清晰的未来规划。

(王亮)

WTCR 葡萄牙站

现代高性能赛车再上冠军领奖台

7月6日至8日,WTCR房车世界杯第六站比赛在葡萄牙Vila Real赛道打响。经过三天的激烈争夺,现代N品牌高性能赛车i30 N TCR凭借出色的赛道实力,一举拿下第一轮决赛冠军和季军,延续了德国站的胜利。

葡萄牙Vila Real赛道是一条充满历史和故事的赛道,汽车运动赛事的举办经验可追溯到1931年,今年的WTCR是在这里举办的第50次比赛。作为街边赛道,Vila Real赛道非常狭窄,加上由于依山而建坡度较大,赛车在这些赛段的最高时速将超过230公里/小时,平均时速可达145公里/小时。

而这样十分具有挑战性的赛道,无疑也成为了现代i30 N TCR发挥其卓越刹车性能和赛道实力的完美舞台。虽然由于BOP(Balance Of Performance)规则的限制,现代i30 N TCR成为全场车重最重、底盘最高,并且动力被限制为97.5%



输出的赛车,但面对高尔夫GTI TCR、奥迪RS3 LMS、本田CIVIC TR TCR等众多实力赛车,现代i30 N TCR仍然脱颖而出,一举夺魁,助力BRC Hyundai N Squadra Corse车队的Norbert Michalisz选手,以及BRC Hyundai N

LUKOIL车队的Augusto Farfus选手在本站第一轮决赛中夺得冠军和季军,延续了现代i30 N TCR高性能赛车在WTCR舞台上优异表现。

在上个赛季葡萄牙站比赛中,三台现代i30 N TCR高性能赛车制霸全场,豪

取三轮决赛的冠军奖杯。本赛季现代i30 N TCR以一冠一季的成绩,再一次印证了“冠军座驾”的超群实力。

此前,在6月20日至22日德国纽博格林赛道举办的第五站比赛中,现代i30 N TCR的成绩同样令人瞩目。助力客户车队及选手获得了宝贵的赛事积分。2019年WTCR赛事将陆续在欧洲、亚洲、中东等10个国家及地区举行比赛,通过全年的30场比赛成绩决出当年度的冠军车队及冠军车手。

现代汽车相关负责人表示,现代汽车将继续全力支持购买i30 N TCR赛车的客户赛车队,助力他们在2019年度剩下的赛事中取得好成绩。9月13日,WTCR第七站将来到中国浙江宁波,期待现代i30 N TCR在赛道上再创佳绩,向国内车迷朋友展现现代汽车强大的赛事与技术实力。

(古媛)