

中国车企对多媒体产品的“大运用”

■ 记者 蔡梦葵 报道

不仅仅是宝马、奔驰等跨国汽车制造巨头,“初长成”的中国自主品牌汽车,在近几年来也大量将多媒体技术运用于产品中。虽说中国自主品牌在综合实力上仍远不能与合资汽车、进口汽车 PK,但其较为智能化的配置以及低廉的价格,仍提升了产品的性价比。中国本土车企,仿佛也欲着力以此赢得更多市场与好评,实现更大发展。

吉利的升级战役

2013 年,吉利控股正式发布旗下高端车型帝豪 EC8 的改款车型,新车在动力总成上进行了全新升级,换装更节能高效的自主研发 GETEC 系列发动机,同样拥有 20L 和 24L 两种排量,以 6 速手自一体变速箱替代老款的 4 速手自一体变速箱,而该款全新车型除了在发动机和变速箱的升级外,其内饰的多媒体配置也焕然一新。

据称,新车首次搭载了 360 度全景影像辅助系统,该系统可为驾驶者提供车辆全方位视野,提升行车安全及便利性。

这款 360 度全景影像辅助系统,相当于是在车身的各处都安装了广角摄像头,可将同步视频传输至汽车中控台的显示屏上,再搭配上前 2 后 4 的雷达探头,让驾驶者在车内通过中控台的显示频对车辆的前后左右各个侧面形成可视,让坐在驾驶位的司机对周边情况了然于胸,对开车、倒车、掉头、打方向给予安全辅助,泊车由此变得十分方便。同时,因避免了因为车内死角造成的安全隐患,行车的安全性也得到了很大提升。而这套设备,往往仅出现在合资车型和进口车型的高端产品上,如路虎旗下的豪华车型。即便宝马、奔驰等高端品牌,该系统也都不属于自带产品。

除此之外,这款吉利的新车还加入了 3G 车载智能终端系统 G-netlink,该系统为吉利大肆宣传的重量级产品,也是首次在量产车上应用。据悉,G-netlink 是一套基于 3G 无线通信为驾驶者提供通讯、信息、安全保障、车辆诊断等车载系统,拥有与 G-book 一样的紧急求救按钮。该系统由吉利和联通共同研发,搭载 intel 凌动 Atom I6G 处理器,8G 固态硬盘,512M 内存,使用定制的 Linux 操作系统,该套配置的强大程度已远远超出国内其他智能信息系统。同时,这套系统利用内置芯片,通过 Wi-Fi 无线网络连接手机和电脑,实现触摸屏、手机屏、电脑屏的三屏融合。同

时,车主可在车内不用手机就可以拨打电话。G-Netlink 最大的特色即在于其实用性。消息显示,每一个 G-Netlink 都将分配到一个独立的 ID,无论车主在哪里,只要上网就可以远程监控、操控自己的爱车,包括线路规划、违章查询、路数、实时路况等业务。同时,智能化的导航系统可以方便地提供强大的信息及语音服务。此外 G-Netlink 还提供一键呼叫服务、紧急呼叫救援两套独立系统。一旦车子出现故障等紧急状况,车主只需按下按钮,呼叫中心就可帮助呼叫医院或者警察,缩短等待救援的时间,增加获救机会。

有业内人士将吉利的 G-Netlink 称之为 3G 应用的典范,基于此,G-Netlink 还具备了强大的信息娱乐系统。该系统快捷的上网速度,可为车主提供更多的生活、娱乐咨询服务,包括收听收看音乐、电影、电视等。

除了 G-Netlink 智能车载系统外,帝豪 EC8 还搭载了一些全新的智能应用技术。其中道路偏离提醒系统、AFS 智能转向随动大灯、红外夜视系统、PEPS 智能无钥匙系统,这些专注于车辆驾乘的行驶系统可以使驾驶更加安全便捷。智能声控系统、指纹识别系统、手机无线充电器等高科技应用更人性化,充分地考虑了车主的各种需求。

吉利此举,无疑是想把帝豪 EC8 与多媒体融合做到极致。目前,帝豪 EC8 搭载了 G-Netlink、指纹识别等多种智能化系统,形成全方位的汽车智能应用解决方案。它们不仅可以实现车主对信息娱乐等社会化功能的需求,还具备了远程监控、导航、实时路况、紧急呼叫等与车辆总线整合的实用功能。

此前的智能车载系统大多偏安一隅,要么只能实现 3G 网络的娱乐化,要么主要针对车辆的安全进行监控。此次 EC8 提供的全套解决方案可以说实现了娱乐与安全监控的完美结合,堪称典范。而这样一款拥有豪华智能配置的中高级车,平均价格仅维持在十二三万左右,最低配才 9 万元人



民币,这无疑彰显出其极高的性价比。

不止是吉利

事实上,吉利在好几年前就开始尝试在汽车产品结合多媒体这方面下功夫,而且还小有成就。2010 年,吉利就推出过一款名为“远景”的导航功能汽车。远景导航版的多媒体导航系统是这款新车增加的便利配置,它将 GPS、蓝牙电话、DVD、收音机等功能都囊括其中,功能十分丰富。除导航功能外,娱乐性和扩展性方面在这款产品上也有较好表现,除了 IPOD 接口、USB 接口等都有配备,它还把常用的功能以按键的形式出现在尺寸不大但显示效果尚好的 LCD 屏左边,这样更方便驾驶者在驾驶时进行操控。当然,这些配备在如今的 G-Netlink 面前就显得微不足道了,但这款于 2010 年推出的产品,无疑也看出吉利控股对汽车发展趋势的前瞻性。

不仅仅是吉利,目前中国自主车型侧重研发多媒体配置,俨然成为一股风潮。4 月 21 日,奇瑞汽车以“享受智造的乐趣”为主题亮相上海车展,并首次以刚刚发布的全新品牌形象对公众展出。此次车展奇瑞最大的看点则是 iAuto 核心技术平台对公众全面发布,据介绍,该平台由 Cloudrive (智云娱乐行车系统)、Acteco (智效动力总成系统)、Cherysma (智衡整车精益求精)三个部分组成。在上海车展上,奇瑞汽车还专门设立了 Cloudrive(智云娱乐行车系统)技术体验区,用以展示奇瑞产品云技术将娱乐系统和行车系统进行完美融合。这个英文名为 Cloudrive 的智云娱乐行车系统不仅仅将多媒体充分运用到了汽车产品当中,还率先在多媒体中加入了云概念。奇瑞汽车发布,于 7 月份正式上市的全新战略车型艾瑞泽 7 将首度搭载智云娱乐行车系统。

据称,在艾瑞泽 7 上搭载的第一代 Cloudrive 实现了指令式语音识别、蓝牙电话、导航、资讯、本地多媒体等以信息娱乐为主的功能,并提供了如车况实时检测、

道路救援等适当的安防服务。

另外,第一代 Cloudrive 是通过汽车蓝牙连接智能手机实现对外通讯,目前所有功能都不会产生额外信息服务账单,用户只需支付手机流量费用。

奇瑞电子电器研究院院长表示,Cloudrive 未来将是一个基于云技术的 360 度智能行车管家系统。Cloudrive 具有五大核心技术:360 度智能行车娱乐信息系统、云技术远程管理及诊断系统、个性化车内环境自适应系统、自然语音识别应用技术、24 小时一键式呼叫救援。奇瑞的第二代 Cloudrive 技术将在 3 年内实现搭载量产车上市。

在多媒体领域内,自有品牌汽车的另一个巨头比亚迪也不甘示弱,很早便开始了 IT 技术、多媒体技术与汽车产品的结合。早在 2011 年,比亚迪公布的 e6B 就首次搭载了自行开发的智能车载网络平台,其中十分重要的一项公则则是该车可借助手机客户端对车辆实现远程控制。

关于这款系统究竟有多智能化?信息显示,倘使 e6B 的车主忘带车钥匙,那只需通过手机端登录,输入用户名及密码即可登录操作系统进行启开车锁的操作。为了保证车辆安全,在具体操作时还需要输入操作密码。而在夏日高温天气,车主可以在出行前通过手机端登录,进行远程开启空调的操作。另外,通过手机端的操作,车主可以随时了解到车辆当前位置以及和自己的距离,这更便于在大型停车场中轻松找到车辆。除了以上这些功能,远程控制记录、个人信息维护等也可通过手机端轻松操作。据悉,该系统的客户端,在手机终端支持安卓与苹果系统。

另据了解,比亚迪 e6B 的智能车载网络平台除了拥有手机遥控技术之外,其还拥有汽车与互联网、通讯网的全面对接功能,这样能为车主带来更多便利性。

此外,比亚迪在 2012 年初推出的 G6,搭载了以往只出现在奔驰新 E 级、S 级等豪车轿车上的“防疲劳系统”。据称,“BAWS 疲劳驾驶预警系统”是基于驾驶员生理图像反应,由 ECU 和摄像头两大模块组成。它利用驾驶员的面部特征、眼部信号、头部运动性等推断驾驶员的疲劳状态,并进行提示报警和采取相应措施的装置,同时还具备对环境的强抗干扰能力,对车主行车安全给予主动智能的安全保障。

比亚迪 G6 所配备的 TPMS 胎压监测系统、右前轮盲区可视系统等多媒体设备,而这款合资品牌会卖到 20 万元人民币的中高级车,在比亚迪这里只需要 12 万元左右,性价比自然十分之高。

高配置却难溢价 国产车智能化困局

■ 记者 蔡梦葵 报道

在中国自主品牌汽车纷纷通过加入目不暇接的智能化系统,从而提高配置的浪潮下,很难让人想象这些便宜自主车型的市场前景将有多么地好。然而,中国自主品牌能否借此占领更多的市场份额,目前来看却仍要打上一个大大的问号。

至少在目前,自主品牌车型,在大众眼中始终还是低档次、低价格的代名词。品牌的美誉度比起大众、丰田等相差甚远,这从目前自主车企开始大量推出中高级车却收效甚微就可看出。

高配置却难溢价的尴尬

在来自于中汽协所统计的 2012 年汽车产销排行榜中,中高级车的销量前十位清一色为合资或进口车型,而排行榜的倒数十位,却也清一色都充斥着自主品牌车型,其中不乏奇瑞瑞麟 G6、上汽荣威 750 等自主车企力推的车型。数据显示,在 2012 年中高级车型销量排行中,前三位的帕萨特、迈腾和凯美瑞分别卖出 2333 万辆、1736 万辆、1454 万辆。而在自主中高级车型中,2012 年卖得最好的比亚迪 G6 也只卖了 4 万辆出头,排名第二的奔腾 870 则只卖了 14 万辆。而这些车的智能化、高科技的运用可能远高于每年卖十几二十万台的帕萨特、凯美瑞们。而凯美瑞 20 万以下的车型的自动挡更是均采用 4 速变速箱的落后配置。

拥有好配置的自主中高级车型卖不过洋货原因为何?据业内人士透露,品牌因素仍是制约销量增长的主要原因。由于自主车型常年处于低端低价的定位,即将他们拔高了自己的定位,但品牌价值却难以拔高。这使得其品牌认知上,很多人对自主品牌并不感冒。

正因为于此,自主车企即使要推出中高级车型,也不得不尽量把价格压低。就连

卖得最好、以配置丰富而闻名的比亚迪 G6,也曾减少配置,以求把价格进一步压低。而一些配置丰富的车型价格超低,甚至被部分业内人士怀疑是在“赔钱赚吆喝”。

2012 年 3 月,北汽首款自主品牌轿车 E 系列正式上市。该款车型搭载了来自三菱的 13 升和 15 升 4A9 系列两台汽油发动机,其中 15 升款配备了 5 个安全气囊,内饰做工也十分精细,还配备有 GPS、自动感应大灯、自动车窗、泊车雷达与倒车影像等舒适性配置。但这样一款看上去“还不错”的 A0 级家轿,最低配价格却只卖不足 6 万元,据记者查询,目前全国最低价更是下探到 5.38 万元。

有业内人士表示,如此一款车只卖 5 万多一点,让人始终想不出其成本是如何控制的,很大的可能性则是赔钱赚吆喝。而北汽 E 系列等众多自主品牌车型的低价,无疑也实属翻盘不了自主车型低溢价现状的无奈之举。就如一车企老板所说:自主品牌想造一款车并不难,但想不赔钱很难,甚至要做好赔几年钱的准备。

提升产品的技术实力 仍是关键

无法打造出有价值的品牌,让国产车大都陷入了高配置、低价格的恶性循环。而中国自主品牌汽车在核心技术上的缺失,也让消费者不敢轻易“买账”。

就目前,尽管吉利、长安、奇瑞等自主车企都已声称能制造出自主知识产权的发动机。但据业内人士透露,这些发动机大多是通过直接外包\、与外包机构共同研发的方式研发出来,并放到国内生产的。而更早的时候,国内的车企更是以直接购买的方式,购得一颗“国外芯”以驱动所谓中国自主汽车。而为了降低价格,不少自主品牌往往只有采购来源于巴西等地的廉价发动机,他们的可靠性、油耗等均远不如德国、日本汽车巨头的产品。

目前,虽说现在不少自主车企声称自己拥有发动机的知识产权,但实际情况与以前并无二致。他们无非只是通过外包或共同研发的方式进行开发,开发出的发动机有可能只是更适用于产品而已。而且,由于国产车存在经验不足、制造水平有限等问题,更令产品的可靠性远不足预期,一些国内整车企业花了很多钱请顶尖的外国工程师开发发动机,但一投产就出问题。

经验不足与制造水平有限,更导致小毛病繁多近乎成为所有自主品牌车型的通病。记者在網上搜尋某国内知名自主汽车品牌旗下的一款畅销车型,并输入“小毛病”的字样,瞬间出现了 565 万条消息,其中甚至不乏车主总结的小毛病大全。这些小毛病包括了四个门都不易关紧、车摆直后方向盘左偏、油表不准、踩刹车易熄火、天窗车窗失灵等问题。甚至有车友称该款车刹车踏板断裂,不知真伪。不过,记者采访过一名老牌国产自主车企,该企业质量部工程师向记者透露称,其某质量产品的仪表板在日照之后就会出现弯曲现象,此问题让企业质量部很长一段时间内不知如何解决。

由于产品质量不过硬,有业内人士指出,自主品牌缺乏品牌溢价能力,缺乏规模优势,使得零配件供应商很难收回投资成本,配套的积极性自然也不高。

由于订货量低,零配件的价格就很难降下来,很多知名零部件配套厂商不愿意做这种小批量的配套,整车厂商也就很难找到高质量的大型知名零部件厂商配套,只能去找小型配套厂,造成零件质量难以保证。如某自主品牌轿车离合泵质量差,造成大面积离合不回位问题。同时,整车厂商和零部件供应商在价格谈判中的话语权也会有所削弱,就造成配件价格较高,削弱了自主品牌价格优势,而价格正是自主汽车的杀手锏。自主汽车企业自然就会从其他方面去削减成本,这些消

减成本的行为会对产品质量造成影响。而零配件的质量,就直接决定了整车的质量能否过硬。

更让人无法理解的是,自主品牌汽车的召回率远远低于进口与合资车型。据相关部门统计,从 2004 年到 2011 年,在华召回规模超过 25 万辆的企业只有 5 家,丰田、本田和日产三家日系企业均在其中。而我国自主品牌车型召回次数却少得可怜。以 2010 年为例,在全年所有的召回事件中,涉及国产车的只有一次,涉及车辆 3200 辆,召回数量仅占召回总量的 0.2%。自主车型的可靠性本就比合资车型和进口车型低,但召回的次数和总量却又远比他们少,这无疑更难令消费者感到信赖。

有人指出,自主品牌车企的经营,无疑已形成恶性循环。而加入智能化的多媒体和 IT 设备这种精密度同样考究的配置,令产品对电路的要求更高,极有可能成为一把双刃剑——做得好,提升产品质量;做得不好,则会令产品的可靠性雪上加霜。记者调查发现,已有消费者对某搭载多种智能化设备的自主车型产生疑虑。该车友曝出,这款汽车在行驶时发现关闭发动机时多媒体系统也全部断电,想继续在车里看电视或听音乐必须再次按一下启动键,不够人性化;以及播放 USB 优盘歌曲经常出现反复播一首曲子自动下不去另一首,手动选择没有等问题,但有时又可以从第一首播到最后一首等。

业内人士指出,国产车型若想要在价格、销量上在中国车市分到更多的羹,并实现跨越式的发展,提升产品的核心竞争力仍是关键。当然,要达到这一步,还需向欧美日韩的车企那样,花去很长一段时间进行设计能力、生产能力的祭奠。毕竟,多媒体叠加于汽车产品之上做得再是极致,它也仅是汽车产品的一道“配菜”。中国汽车业要想真正实现在中国市场甚至全球与欧美日等国汽车制造巨头分庭抗礼,靠得绝不仅仅是多媒体。

“链接” 国产无人车 年内市区上路

■ 童曙泉 报道

继高速公路直线行驶测试后,无人驾驶汽车有望在年内进行市区道路测试。不仅如此,今年 1.8 万辆公交车和 1 万余辆出租车也将安装中国人自己研制的北斗导航系统,本市交通将越来越智能。

市民打车可知出租车分布

中国自己研制的北斗导航系统,今年将率先装进本市 1.8 万辆公交车、1 万多辆出租车,精确管理调度车辆运行。

市经济和信息化委员会副主任姜贵平昨天透露,公交车车辆设备更新时,将安装北斗导航、定位系统,出租车则是在新车上安装。公交车安装北斗导航系统后,将为精确运行打下基础。市民等车时,不仅能准确知道下一趟车的到达时间,还能知道是否拥挤。出租车安装的北斗导航系统,将与计价、定位、调度等功能相结合。届时,通过相应的云计算服务,市民甚至有可能知道附近的出租车分布等情况。市民电话叫车时,出租车调度中心也能够直接呼叫附近的空车前往接应。

此外,北斗卫星还将用于本市的应急处理、精准农业等项目。例如,北斗卫星可以提供一平方公里的小区域数据,确定这一区域的温度、湿度以及作物生长情况等,指导精准浇灌、施肥、杀虫。目前,本市已在顺义建成 1 万亩试验农田,对接北斗系统进行监测。

国产无人车年内市区上路

在 4 月 7 日举行的 2013 中国国际云计算技术和应用展览会的研讨会上,中国工程院院士倪光南在“迎接大数据时代来临”的演讲中,透露了无人驾驶汽车研究的新进展。

据倪光南透露,最快今年年内,国产无人驾驶汽车将在市区道路上测试,最晚明年也将进行测试。测试选用国产的奔腾 B70 汽车,此举将推动国产车的智能化应用。

依据规划线路,无人驾驶车辆将从天安门出发,终点是首都机场 T3 航站楼。行进路线主要沿长安街、东二环、机场高速辅路、机场高速、机场二高速行进,全程 30 余公里,沿途要经过 10 座立交桥、52 个路口。

为实现无人驾驶,研究人员需要把这段道路分为 54 个路段、52 个路口过渡区、52 个路口,分别建立大数据库,为汽车提供准确指引。

无人驾驶过程中,汽车还会通过绑定的平板电脑,与坐在车上的人员对话,接受人工干预。“例如,汽车会告诉你‘前方汽车行驶缓慢,准备超车’,‘有车辆并线,准备减速’等。”倪光南透露,“车上人员在平板电脑上滑动手指,就能指挥车辆并线、转弯。”

数据云驾驶无人车

“和高速路上直线行驶不同,市区的道路是‘半结构化道路’,识别的难度要大很多。”倪光南说。市区路口中,一是没有分道线,二是车道数量还有变化,汽车自动识别车道变得很难。

大数据支持是解决这个难题的关键。倪光南表示,车用 GPS 精确度只有 30 米,不能精确引导无人汽车通过路口,只能依靠路口的物理数据,引导汽车行进。每个不同的路口都需要采集大量数据,分析直行、左转、右转、调头等 4 种不同行驶路线,提供各种情况下的行驶距离、转向幅度等,然后建成数据库,汽车自动选择相应的行进方式和准确路线。这些庞大的数据,有赖于云服务器的存储,汽车自动驾驶过程中需要通过无线网络,随时与远端的云服务器保持联系,随时读取相关数据。

