



Auto News

June 2023

2023 年 6 月重點汽車行業新聞分享

By
Automotive Platforms and Application Systems R&D Centre

Enquiry:
Tel: 2788 5333
E-mail: apas_info@hkpc.org

目錄

#	標題	來源	日期
科技			
T1	放眼外太空！HYUNDAI 現代汽車集團開始構建月球探測車計畫 2027 年推出	汽車日報	2023 年 4 月 24 日
T2	百度地圖獲全國 6 城高級輔助駕駛地圖許可 助力車企實現城市領航輔助駕駛能力	中國網科技	2023 年 5 月 5 日
T3	格上租車 Go Smart 訂車平台導入 AI 人工智慧，號稱 20 秒就能租到共享車	汽車日報	2023 年 5 月 9 日
T4	氫燃料電池汽車產業漸入佳境	人民網	2023 年 5 月 11 日
T5	不把刀片電池放在眼裡，吉利神盾電池到底有啥黑科技？	蓋世汽車資訊	2023 年 5 月 16 日
市場			
M1	L4 公司進軍輔助駕駛，放話無圖也能跑遍中國	維科網	2023 年 5 月 7 日
M2	特斯拉採購比亞迪刀片電池，先給德國製 Model Y 用	科技新報	2023 年 5 月 9 日
M3	加氫 10-15 分鐘續航 450 公里以上！全台首輛氫能原型車與加氫站亮相	科技新報	2023 年 5 月 12 日
M4	國際化版圖再擴張，吉利新能源加速進駐歐洲市場	蓋世汽車資訊	2023 年 5 月 12 日
標準及規範			
R1	四項強制性國標徵求意見 自動駕駛數據遭破壞後需能識別記錄	中青汽車頻道	2023 年 5 月 8 日
R2	全國首個自動駕駛示範區數據安全管理辦法在京發布	中國證券網	2023 年 5 月 12 日
R3	廣汽超級泊車獲頒兩大國際認證，禾多科技助力智駕功能高效量產落地	蓋世汽車資訊	2023 年 5 月 15 日

Content

#	Title	Source	Date
Technology			
T1	Aiming for Outer Space: Hyundai Group Starts Building its Moon Rover, to Launch in 2027	AutoNet	24 Apr 2023
T2	Baidu Map Receives High-level Self-drive Map Licenses in 6 Chinese Cities, Helping Car Companies Achieve Capability in Urban Navigation and Driving Assistance	Tech.China	5 May 2023
T3	Carplus's Go Smart Car Rental Platform Introduces AI Technology, Enabling Users to Rent a Shared Vehicle Within 20 Seconds	AutoNet	9 May 2023
T4	The Industry of Hydrogen Fuel Cell Vehicles Enters Prosperity	People.cn	11 May 2023
T5	Even Better than the Blade Battery: What's so Advanced with Geely's Shendun Battery?	GasGoo	16 May 2023
Market			
M1	L4 Companies Enter Into the Market of Assisted Driving, Claiming to Enable Navigation in China Even Without Maps	OFweek	7 May 2023
M2	Tesla Procures BYD's Blade Battery, Tries to Use it in German-made Model Y	Tech News	9 May 2023
M3	First of its Kind in Taiwan: Hydrogen Prototype Car with Hydrogen Refuelling Station Unveiled, Allowing 450+ km Range After 10-15 Minutes Refuelling	Tech News	12 May 2023
M4	Expanding its International Presence, Geely Accelerates Entry into the European Market	GasGoo	12 May 2023
Standards and Regulations			
R1	Seeking Opinions for Four Mandatory National Standards: Self-drive Data Needs to be Able to be Identified and Logged on Even After Damage	Auto.Cyol	8 May 2023
R2	First Set of Data on Security Management Measures for National Self-drive Demonstration Zones Issued in Beijing	Cs.com	12 May 2023
R3	GAC Motor's ADiGO PILOT Receives Two International Certifications, With Help from HoloMatic to Perform Intelligent Driving and Highly Efficient Production	GasGoo	15 May 2023

本月焦點

科技

T2

百度地圖獲全國6城高級輔助駕駛地圖許可 助力車企實現城市領航輔助駕駛能力

高精度地圖是實現自動駕駛的重要基礎設施之一，憑藉高精準度、高豐富度和高新鮮度，專門為高級輔助駕駛、自動駕駛提供服務。近期，重慶、北京相繼發放市內首批城市高級輔助駕駛地圖許可，百度成功獲准。

T4

氫燃料電池汽車產業漸入佳境

我國正大力發展氫燃料電池汽車產業，透過國家重點研發計劃、政策的配合，還有在北京冬奧會等盛事中推廣。有望於2050年將氫能在我國終端能源體系中佔比至少提升到10%。

市場

M1

L4公司進軍輔助駕駛，放話無圖也能跑遍中國

國內多家車企已開始量產無高精度地圖的自動駕駛方案。元戎啟行積累更多資料後，向立法機關或主管機構證明自動駕駛的安全性，推動量產車L3、L4級自動駕駛法規的落地開放。

M3

加氫10-15分鐘續航450公里以上！全台首輛氫能原型車與加氫站亮相

彩碁新能源氫能電巴集結台灣研發的亮點，包括氫能動力系統整合、VCU整車控制器、底盤模組及管線配置設計、行車安全模組、三合一驅動模組，並使用國際商轉排名第一的氫能電池模組。這台氫能電巴採用台灣第一套商用車供氫模組、加氫口模組、DC/DC轉換器，供氫模組由碳纖維複材纏繞鋁合金內膽所構成，加氫只要10-15分鐘，續航里程就能達到450公里以上，並通過歐盟與聯合國國際安全標準認證。

標準及規範

R1

四項強制性國標徵求意見 自動駕駛數據遭破壞後需能識別記錄

近日，工信部公開徵求《汽車整車信息安全技術要求》《智能網聯汽車自動駕駛數據記錄系統》等四項強制性國家標準的意見，該標準對自動駕駛數據記錄系統的信息安全提出幾項要求，保證記錄的數據的完整性和真實性，以防數據篡改、惡意刪除和偽造；當數據完整性和真實性遭到破壞時，應能通過技術手段識別和日誌記錄。

R2

全國首個自動駕駛示範區數據安全管理辦法在京發布

北京市高級別自動駕駛示範區工作辦公室正式發布《北京市智能網聯汽車政策先行區數據安全管理辦法（試行）》填補了國內自動駕駛示範區級數據安全管理的空白。



Highlights of the Month

Technology

T2

Baidu Map Receives High-level Self-drive Map Licenses in 6 Chinese Cities, Helping Car Companies Achieve Capability in Urban Navigation and Driving Assistance

HD map is a critical infrastructure element for autonomous driving, providing services for advanced-assisted driving and self-drive technologies, thanks to high accuracy, richness and freshness. Recently, Chongqing and Beijing have issued their first urban advanced assisted driving map licenses, with Baidu obtaining approval.

T4

The Industry of Hydrogen Fuel Cell Vehicles Enters Prosperity

China is developing the hydrogen fuel cell vehicle industry dramatically. This is done through the coordination of national key research and development programs and policies, as well as promotion during significant events, such as the Beijing Winter Olympics. It is expected that by 2050, hydrogen energy will account for at least a 10% increase in the terminal energy system in China.

Market

M1

L4 Companies Enter Into the Market of Assisted Driving, Claiming to Enable Navigation in China Even Without Maps

Several domestic automotive manufacturers have begun mass-producing self-drive solutions without HD maps in China. After gathering data, DeepRoute aims to prove the safety of autonomous driving to legislative and regulatory authorities and to promote the implementation of regulations for mass-producing L3 and L4 level autonomous driving vehicles.

M3

First of its Kind in Taiwan: Hydrogen Prototype Car with Hydrogen Refuelling Station Unveiled, Allowing 450+ km Range After 10-15 Minutes Refuelling

Tsai Ying New Energy's hydrogen fuel cell bus is a showcase of Taiwan's research and development efforts, featuring an integrated hydrogen power system, VCU vehicle control unit, chassis module and pipeline configuration design, driving safety module and three-in-one drive module, all powered by the world's top-ranked hydrogen fuel cell module. The hydrogen fuel cell bus uses Taiwan's first hydrogen supply module, refuelling port module and DC/DC converter for commercial vehicles, with the hydrogen supply module made of carbon fibre composite wrapped around an aluminum alloy core. With a refuelling time of only 10-15 minutes, the bus can have an endurance mileage of over 450 km, at which the bus has obtained EU and UN international safety standard certifications.

Standards and Regulations

R1

Seeking Opinions for Four Mandatory National Standards: Self-drive Data Needs to be Able to be Identified and Logged on Even After Damage

The Ministry of Industry and Information Technology recently seeks opinions on four mandatory national standards, including “Technical Requirements for Vehicle Cybersecurity”, “Intelligent and Connected Vehicle - Data Storage System for Automated Driving” and more. These standards have put forth several requirements for the information security of self-drive data recording systems, ensuring the integrity and authenticity of recorded data to prevent data tampering, malicious deletion and forgery. In case of any destruction of data integrity and authenticity, the data should be identifiable and logged through technical means.

R2

First Set of Data on Security Management Measures for National Self-drive Demonstration Zones Issued in Beijing

The office of the Beijing Autonomous Driving Demonstration Zone has published “Data Security Management Measures for Beijing's Intelligent Connected Vehicle Policy Pilot Zone (Trial)”. This fills the gap in data security management for Chinese self-drive demonstration zones.

放眼外太空！HYUNDAI現代汽車集團開始構建月球探測車計畫2027年推出

來源：[汽車日報](#)

發布時間：2023年4月24日

現代汽車集團 (Hyundai Motor) 意氣風發，2022年已正式躍居全球第三大汽車集團，現在集團更將目光移往外太空，4月19日集團宣布正和韓國六家航太工業領域的主要研究機構簽署多邊合作協議，以開發月球表面探測的移動解決方案，打造月球探測車的研發車型，它的自動駕駛元件是針對探索月球表面而設計，並配備各種先進的科技，其目標是四建立一個泛用型的移動平台，可應付各種有效的荷重。

現代汽車集團與各研究機構簽署協議，將成立一營運和支援計畫的諮詢機構，此諮詢機構包括韓國天文學和宇宙科學研究所 (KASI)、電子和電信研究所 (ETRI)、韓國土木工程和建築技術研究所 (KICT)、韓國航空航天研究所 (KARI)、韓國原子能研究所 (KAERI) 和韓國汽車技術研究所 (KATECH)。

經過與各方利益相關者的討論，集團初步確定探月移動發展模式的方向。該集團預計最早將在2024年下半年完成初期測試元件，並將創建一個具有啟動能力的車型，並在2027年推出。

現代汽車和 KIA 起亞執行副總裁兼研發規劃與協調中心負責人 Yong Wha Kim 表示，現代汽車集團已訂定擴大人類的影響力和人類移動體驗的範圍而願意做出貢獻的長期目標，探索月球移動發展車型的開發，不僅體現了此一目標，也展現了我們面對重大挑戰取得實效的雄心壯志。隨著探測車的開發，我們正在超越陸地、海洋和空中的移動，擴展到太空世界的移動。

關於月球探測車，該集團正在利用現代汽車和 KIA 起亞汽車先進的機器人技術和自動駕駛技術 (攝影鏡頭、光達)、驅動系統 (電動馬達、車輪、懸吊)、充電部件 (太陽能電池板、電池) 以及現代 Rotem 的機器人製造技術，做為多功能移動平台的一部分。

該集團的組件將構成月球探測車的下半部，而上半部將包括用於月球表面探測的各項科學儀器，探測車將具有熱管理功能和輻射屏蔽功能，以抵禦月球表面的極端環境。

一旦漫遊者的下部開發完成，諮詢機構希望它能做為一個移動平台，支持上半部科技儀器

運作，上半部將配置各種先進科技，可用於挖掘和探索月球表面的資源，最終目標是要提供一個具普遍適用性的移動平台，來因應探測車各種有效負載。

經過研製、試驗和組裝完成，探測車計劃在月球南極區域附近登陸，執行各項科學任務，太陽能驅動的自動駕駛移動裝置重約 70 公斤。在月球車被送上月球之前，集團將在類似月球表面的環境中對研發車型進行基於任務的性能測試，為月球任務做準備，並根據測試結果進行改良。

[回目錄](#)

百度地圖獲全國6城高級輔助駕駛地圖許可 助力車企實現城市領航輔助駕駛能力

來源：[中國網科技](#)

發布時間：2023年5月5日

近期，重慶、北京相繼發放市內首批城市高級輔助駕駛地圖許可，百度成功獲准。此番獲批，標誌著百度地圖成為首家，也是最快獲得廣州、深圳、上海、杭州、北京、重慶這6個試點城市高級輔助駕駛地圖許可的圖商，也意味著百度地圖正加速支持車企量產搭載“城市領航輔助駕駛功能”的智能汽車，覆蓋城市範圍再擴容。

百度獲批6城高級輔助駕駛地圖許可

2022年8月，自然資源部辦公廳下發了《關於做好智能網聯汽車高精度地圖應用試點有關工作的通知》，支持在北京、上海、廣州、深圳、杭州、重慶等6個城市首批開展智能網聯汽車高精度地圖應用試點。該政策的下發，不僅表明國家層面對高精度地圖鼓勵管理創新、技術創新和服務業態創新；更代表高精度地圖正逐步成熟，走在“地方試點-經驗複製-大規模推廣”發展路徑的重要節點。

政策利好下，百度緊隨腳步，積極推進智能汽車的高精地圖試點落地。2022年10月，百度獲得廣州、深圳兩城城市高級輔助駕駛地圖審許可；12月，百度獲批上海城市高級輔助駕駛地圖許可；2023年4月，百度獲批杭州、重慶高級輔助駕駛地圖許可；2023年5月，百度獲批北京高級輔助駕駛地圖許可，自此集齊全部六個試點城市。

除此之外，百度還和廣東省積極交流，於2023年4月額外送審了廣深之外的15個廣東省主要城市的高級輔助駕駛地圖，並成功獲得自測許可，可以在東莞、佛山、珠海、中山、潮州等城市道路先發測試，後續將有機會在量產車上落地。百度地圖憑藉強大的積累，快速覆蓋更多城市，積極推動高級輔助駕駛落地。

高精地圖助力無人駕駛和城市高級輔助智駕落地

高精度地圖是實現自動駕駛的重要基礎設施之一，憑藉高精準度、高豐富度和高新鮮度，專門為高級輔助駕駛、自動駕駛提供服務。百度能夠成為首個獲得6個城市高級輔助駕駛地圖許可的圖商，與其在高精度地圖領域持續技術積累密不可分。百度2013年佈局自動駕駛之初，即投入研發高精度地圖，是國內唯一一家既擁有高精度地圖領先技術，又能提供自動駕駛完整解決方案的公司。IDC發布的《中國高精地圖市場份額，2021》報告，顯示百度穩居全國高精度地圖廠商第一名，市場份額突破30%。

近期，業內有“重感知，輕地圖”的討論，認為“自動駕駛不再需要高精地圖”。在百度看來，高精地圖之於智能駕駛來說，是登山過程中的“登山杖”、“氧氣瓶”。沒有裝備就貿然登峰，是無奈的冒險之舉。

對於 L4 級自動駕駛，要達到 99.99% 以上的成功率，地圖是不可或缺的底層能力。截至 23 年第一季度，百度旗下自動駕駛出行服務平台“蘿蔔快跑”訂單量已超 200 萬，其中全無人自動駕駛車隊已駛入北京、武漢、重慶三城，是首家在全國多個城市開展全無人自動駕駛運營的企業，這離不開高精地圖的泛化落地。

對於高級輔助駕駛，當下高精地圖還是保障 L2+ 城市級智駕產品高安全、低成本、體驗好的必需必要條件。2023 年 4 月 16 日，百度汽車智能化業務戰略升級煥新，公佈其在高階輔助駕駛解決方案使用“輕量級”高精地圖，比起行業通用的傳統高精地圖要輕將近 80%。百度利用其深耕多年的完整、高度自動化的高精地圖產線，結合對自動駕駛算法的理解，在地圖採集、定位圖層和標註等方面“瘦身”，大幅降低高精地圖生產成本和製作週期，百度也得以用更合理的成本快速拓展城市泛化。

當下，汽車產業正在從“電動化”上半場轉向“智能化”下半場。高精度地圖正是當下汽車行業“智能化”競爭關鍵因素之一。高級領航輔助駕駛功能已覆蓋部分城市的高速公路和城市快速路和城區道路。百度地圖將支持車企量產搭載城市領航輔助駕駛功能的智能汽車，在 6 個試點城市的城市道路上滿足單車智能輔助駕駛應用場景，實現泊車、高速、城市的三域融通。

截至目前，百度已經與廣汽、蔚來、威馬、長安、本田、長城、吉利、北汽、江淮等眾多車企實現量產合作。2023 年，百度高級輔助駕駛地圖地圖搭載量將超過 100 萬台。

此次，6 個試點城市發放高級輔助駕駛地圖許可正逢其時，促進高精度地圖面向智能網聯汽車的應用迎來全新拐點。隨著政策的持續開放、重視和鼓勵，行業也將駛入高質量發展的快車道，迎來更廣闊的發展空間。

[回目錄](#)

格上租車Go Smart訂車平台導入AI人工智慧，號稱20秒就能租到共享車

來源：[汽車日報](#)

發布時間：2023年5月9日

裕隆集團的格上租車，旗下格上 Go Smart 線上訂車平台累積逾 38 萬會員，今日推出創新數位服務，為打造無人化租車更智能及貼心，繼首創「車況登錄」揭露內外車況後，再創新導入 AI 技術，利用人臉辨識把關身分審核關卡，縮短消費者須經人工審核身分的等待時間，只要 20 秒就能判斷是否取得租車資格租車上路，讓共享車租賃不只隨租隨還，還能「隨審隨租」。

作為國內共享汽車後進品牌，格上 Go Smart 共享車致力於營造良好的共享汽車租賃環境，去年率先推動「車況登錄」機制，讓消費者避免租到髒污車輛而「踩地雷」，透過 APP 事先揭露內外車況，消費者租車前可先檢視內外車況是否清潔、良好，再決定租車，另外對於車輛清潔狀況也清楚標示，供消費者選擇。

在站點佈局上，格上也從深耕雙北市桃園的重量級都會區，快速擴展至高鐵沿線，提供「高鐵出站即取車、隨租隨還」便捷服務，也同時在宜花東及高雄、台中、台南等地擴點，連結一日生活圈，讓共享汽車更為普及。

為更進一步讓無人化自助租還的共享汽車更「Smart」，格上引進 AI 技術，強化會員審核流程，以智能科技縮短客戶等待審核時間。過往共享汽車新會員註冊後，要提供身分證、駕照資料線上審核資格，會需花一至兩天時間等待結果，導入 AI 技術後可縮短至 20 秒即可判定，經過試營運階段測試結果，有效辨識率達 99%以上。

格上表示，這套自動審核運用到光學辨識及人臉辨識，新用戶上傳身分證、駕照，會先透過光學字元辨識技術(OCR)，判斷證件資料是否正確，再透過人臉/活體辨識及 AI 技術，辨別申請者是否為本人。利用 AI 技術自動審核的做法普遍運用在金融界，在共享汽車是首度使用，除了節省人工審核等待時間，對用戶的個資保護也更有保障。

對於 AI 技術未來運用，格上亦指出，現階段首先運用於共享車會員身分審核，但 AI 人臉辨識技術未來也將與格上租車門市結合，讓客戶臨櫃取還車可先進行線上確認身分程序，節省在現場等待時間。

氫燃料電池汽車產業漸入佳境

來源：[人民網](#)

發布時間：2023 年 5 月 11 日

廣東省 10 部門近日發布的《廣東省全面推行清潔生產實施方案（2023—2025 年）》提出，要有序發展氫燃料電池汽車，穩步推動電力、氫燃料車輛對燃油商用、專用等車輛的替代。

無獨有偶。5 月 5 日，北京市大興區 10 輛氫燃料電池公交車正式“上崗”，全部投放給興 40 路車隊。

作為推進“碳達峰、碳中和”的有效路徑，氫能被推上了風口，尤其是在燃料電池領域。與電動汽車相比，氫燃料電池汽車在使用過程中消耗氫氣和氧氣，通過電化學反應發電，最后排出的是水，“零碳”是其最大優勢。

氫燃料電池被大眾熟悉，離不開 2022 年北京冬奧會助力。冬奧會使用的氫燃料電池汽車約 1000 輛，是迄今為止全球最大規模的一次氫燃料電池汽車示范運營。

目前氫燃料電池汽車比普通電動汽車價格高出 30%到 50%，為了推動產業發展，近兩年，上海、重慶、河南等地出台氫能相關政策，涉及氫能全產業鏈，並且補貼力度不小。某地出台的政策，給加氫站的補貼最高已達 500 萬元，氫能投資更是最高有 600 萬元的補貼。

“現在的氫燃料電池行業，跟十年前的電動車行業類似。”5 月 10 日，國家電投集團氫能科技發展有限公司（以下簡稱國氫科技）總經理助理、技術總監陳平在接受科技日報記者採訪時表示，不論是整車，還是電池、電機這種關鍵零部件，國家的政策導向對產業的促進作用非常大。他同時直言，目前我國氫燃料電池主要用於客車、物流車及重卡等商用車，氫燃料電池乘用車材料和部件還存在功率密度低、動態性能弱、環境適應性差、生命周期短等行業關鍵技術難題。

當天，國家重點研發計劃“新能源汽車”重點專項“乘用車用高功率密度燃料電池電堆及發動機技術”項目啟動。

陳平說，該項目由國氫科技牽頭，中國一汽、中國汽研、德燃動力等共十家單位參與。項目將主要面向高功率密度、高環境適應性、長壽命的乘用車用電堆及發動機需求，針對行業關鍵技術難題，開發具有高功率密度、強動態性能、快低溫啟動、長使用壽命能力的乘用車用燃料電池電堆和發動機。

依托該項目，國氫科技當天發布了乘用車用燃料電池“氫騰-S”系列產品戰略。該戰略基於已有技術積累，將打造建設萬台級乘用車燃料電池電堆及系統產線。依托核心材料全自主化、產品平台化系列化開發以及規模化，實現產品成本的快速下降。

國氫科技黨委書記、董事長李連榮透露，未來 5 年，國氫科技將投入 10 億元專項資金，並與一汽等整車企業強強聯合。“氫騰-S”系列產品將首先搭載全新紅旗 H5 乘用車進行應用示范，後續將推廣至更多車型，預計累計投放車輛 10000 台。

中國氫能聯盟分析，至 2050 年，氫能在我國終端能源體系中佔比至少達到 10%，氫氣需求量接近 6000 萬噸。其中，交通運輸領域用氫 2458 萬噸，約佔該領域用能比例的 19%；氫燃料電池車產量達到每年 520 萬輛。

近年來，在氫燃料電池乘用車領域，廣州、上海等地啟動氫燃料電池網約車。有觀點認為，網約車試點開啟並常態化運營后，下一個要攻克的難題是氫燃料電池家用轎車的推廣和普及。真正進入尋常百姓家，預計要到“十四五”结束后。陳平也認為，乘用車燃料電池的市場拐點或在 2025 年左右到來。

[回目錄](#)

不把刀片電池放在眼裡，吉利神盾電池到底有啥黑科技？

來源：[蓋世汽車資訊](#)

發布時間：2023年5月16日

你認為對於一款純電動車來說，最重要的是什麼？

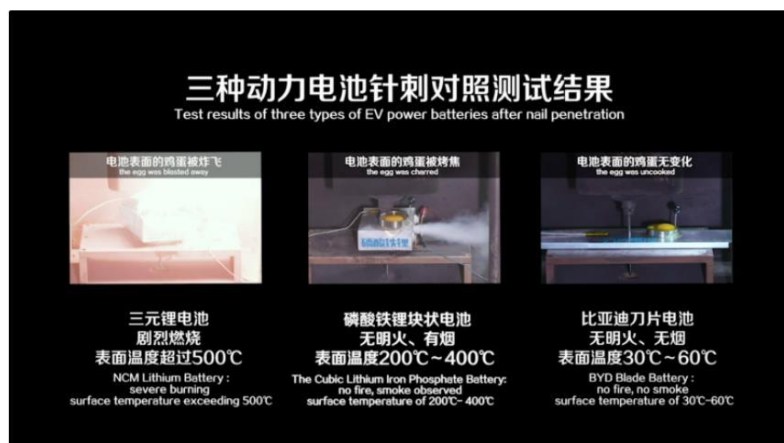
這可能因人而異，從實用的角度出發，續航里程顯然是非常重要的，而若從體驗的角度出發，那麼當今流行的智能互聯功能同樣是非常重要的。

但如果拋開表面走進本質來看，一輛車的安全性能，顯然才是最重要的，對於純電動車來說更是如此，畢竟，一輛車即便外觀吸睛，配置再高，如果連最基本的安全性都無法保證，那顯然只是空有一副好看的“皮囊”了。

純電動車由於搭載了容量不小的電池組，而電池組眾所周知是一個複雜的化學儲能方案，相比燃油車來說，屬於能量的轉化路徑發生了變化，複雜程度更高，所以在安全性的定義上，純電動車不光要考慮車輛自身的主被動安全，還要考慮用電層面的安全。

近年來，電池安全幾乎已經成為了所有車企最重視的領域之一，但凡有哪個品牌出現了自家車型自燃的事件，一般都會被車企和用戶當成頭等大事來看待，輿論傳播的也是非常廣泛，足可以見電池安全在品牌和用戶心中的重要程度。

但是，對於大多數消費者來說，如何評判電池包的安全與否，顯然是有很大難度的，如果只靠自燃與否顯然失之偏頗，直到比亞迪率先捅破了這層窗戶紙，給出了一個行業內的方法論——電池針刺試驗。



“電池針刺”試驗通過鋼針將動力電池電芯刺穿，造成電芯內部大面積短路，是行業公認的對電池電芯安全性最極端、最嚴苛的測試方式。

2020年3月，比亞迪發布了刀片電池，其最大的特點就是在於熱穩定性高，而這個熱穩定性高的具體體現，就是針刺實驗結果。根據彼時比亞迪官方發布的對比評測結果，傳統三元鋰電池和磷酸鐵鋰電池在遇到針刺時都會發生很明顯的熱失控現象，其中尤其以三元鋰電池反應猛烈，而刀片電池則表現的比較平穩，既沒有明火也沒有明煙。至此，挑戰行業內公認最難的針刺試驗，就成為了很多電池廠商以及車企的共同目標。

但如果只是通過針刺試驗，對於不少有實力的大廠來說，顯然已經不能證明自己的全部實力了，畢竟這件事已經被比亞迪提前“通關”了，想要真正展現自己的技術牛不牛，自然就需要上難度，打二週目。

近日，吉利銀河專屬的“神盾電池安全系統”在中國汽車技術研究中心（簡稱中汽中心）完成了首次基礎安全測試，試驗報告顯示：在業內公認難度最高、條件最嚴苛的電池針刺試驗中，神盾電池不僅未起火、未爆炸、未冒煙，測試全程最高溫度未超過40℃，順利通過試驗，而且在電池包海水腐蝕浸泡、三面跌落重擊、外部火燒三項試驗，神盾電池同樣以超過國家行業標準要求的試驗標準順利通過。

其中，在電池包海水腐蝕浸泡試驗中，將神盾電池電池包浸入到深度1米、濃度為3.5%的氯化鈉溶液中，連續浸泡24小時，取出靜置觀察2小時，未發生洩漏、起火、爆炸等現象，遠超浸泡0.5小時的國標要求。神盾電池的絕緣電阻值測試結果為17.75G歐，換算後約為48.6兆歐/伏，遠大於國標要求的100歐/伏，證明試驗通過。

在電池包三面跌落重擊測試中，電池包在2米高度，以底面、左側面、右側面分別連續自由跌落到水泥地面，靜置觀察2小時，電池包未發生電解液洩露，未起火、未爆炸，遠超國標要求的單次1米高度跌落。

在外部火燒試驗中，將電池包置於試驗設備上進行火燒，直接燃燒105秒+間接燃燒90秒，遠超直接燃燒70秒+間接燃燒60秒的國標要求，靜置24小時後，電池包未起火、未爆炸。

顯然，在這場二週目的較量中，吉利的的神盾電池表現相當亮眼，已經走在了行業前列。那麼，吉利的的神盾電池究竟有著哪些“黑科級”，能夠使其持續的行業電池安全新紀錄呢？這就不得不提到吉利打造的四大安全標準了。

其中在基礎安全方面，神盾電池採用低反應活性電解液、耐熱塗層塗覆技術、PACK 層“田字型”電池結構保護等新材料和新技術，並以全場景極限工況對電池不斷進行 100 多項電池包級測試。

吉利银河

电芯针刺只是神盾电池安全的入门标准

四大标准, 八重神盾

基础安全标准	整车安全标准	智能安全标准	健康安全标准
电芯层 “不起火、不爆炸”电芯	架构层 潜艇式整车安全防护	BMS智能管理层 BMS 3.0电池医生	人体健康层 “母婴级”人体电磁安全防护
PACK层 坦克级电池结构保护	安全测试层 全场景极限工况电池测试	大数据层 “星睿智算”云端安全监护	设计层 全场景安全仿真平台

為了電池在意外熱失控情況下電池內部的熱量可以快速排出，神盾電池使用的單向防爆閥洩壓速度是普通電池用的透氣閥的 2 倍，保證電池迅速平衡內外壓力，最大幅度降低電池爆炸風險。而同級競品僅有一個平衡閥，無防爆閥，在熱失控發生時洩壓速率遠低於神盾。

另外，電池底部散熱使用一體成型液冷板，根據電芯散熱區域優化冷卻流道設計，冷卻效果提升 20%，搭配高導熱率的結構膠使得電池散熱能力提升 30%，讓電芯始終工作在最舒適溫度區間，提升電性能的，避免電池過溫引發熱失控。

吉利银河

整车安全

e-CMA

智能电混架构

- 同级领先的航空用铝合金防撞梁
- 一体式热成型硼钢门环
- 超弹性蜂窝吸能结构
- 三叶草式传力结构、溃缩式前纵梁
- 四纵四横的车身结构



在“整車安全”方面，首款搭載神盾電池的吉利銀河 L7 基於世界級 e-CMA 架構打造，擁有同級領先的 7 系鋁合金防撞梁、一體式熱成型硼鋼門環等，不僅保護電池安全，更讓銀河 L7 成為堅不可摧的“移動堡壘”。

吉利银河

智能安全

吉利星睿智算中心 BMS3.0 電池醫生

星睿智算中心支持350万辆智能汽车同时在线
多为融合AI决策算法,对电池安全7x24小时全天候监测
BMS 3.0电池医生准确预警,云端实时诊断、长时预警、故障统计分析



在“智能安全”方面，“BMS 3.0 電池醫生”以吉利獨創“多維融合 AI 決策算法”，對電池安全進行 7×24 小時的全天候監測。擁有超強算力的星睿智算中心可以支持 350 萬輛在線車輛的智算需求，能實時感知在線車輛的“三電”安全狀態，實現雲端在線實時診斷、故障統計分析等諸多功能。

吉利银河

健康安全

行业首创细胞级 电磁辐射安全设计

联合知名大学和医疗机构
深度研究电磁辐射等级对人体干细胞成团率和老化指数影响
银河L7获得国内第一张新能源汽车的电磁防辐射证书



更值得一提的是，神盾電池首創深入細胞層級的電磁防護體系，對高壓電池包內部、高壓電纜、電池、電驅等系統，都採用了有效的降輻射措施，對“電磁敏感人群”起到有效的防護作用。此前，搭載神盾電池安全系統的吉利銀河 L7，已獲得國內首張新能源汽車電磁防輻射 001 號證書，樹立新能源汽車防輻射健康安全新標準。

寫在最後：

據了解，即將上市的吉利銀河 L7，是首款得到吉利神盾電池安全系統賦能的新能源車型，此次挑戰四大試驗的神盾電池安全系統，是吉利獨創、吉利銀河專屬的電池安全技術，不斷刷新行業標準的“神盾電池安全系統”，也是吉利在電氣化時代造車體系力的縮影，可見，吉利銀河在新能源轉型上確實有認真在做。

L4 公司進軍輔助駕駛，放話無圖也能跑遍中國

來源：[維科網](#)

發布時間：2023 年 5 月 7 日

高階智能駕駛走向規模量產，高精地圖成為關鍵的門檻之一。今年，多家車企和智駕公司都喊出「不依賴高精地圖，快速大規模落地」的口號。

華為、小鵬、元戎以及毫末等，可能是最快在國內量產無高精圖智駕方案的公司。

當主流車企和供應商紛紛晃過神來開始研究「無圖方案」時，有一家智駕公司從 2020 年就開始意識到，如果想要量產自動駕駛方案，就必須建立不依賴高精地圖的技術棧。這家公司就是元戎啟行。

元戎啟行的高階智駕方案將在今年下半年隨車量產上市，HiEV 近期採訪了元戎啟行副總裁劉軒，請他對無圖下高階智駕方案的量產進行了分享。

一、為什麼從 2020 年就開始研發「無圖方案」？

汽車行業爆發性地選擇「無圖方案」是在 2023 年上半年。我們在前文中已經提到，這種集體選擇與高精地圖試點城市開放的節奏有關。

到目前為止，國內僅開放了 6 個高精地圖試點城市，難以跟上城市 NOA 規模化的節奏。

而元戎啟行在三年前已經開始籌備不依賴高精地圖的技術。

「我們是行業最早的參與者，其實跟業內公司有很多交流，包含圖商、車企等等。一輛車用戶大概需要花多少錢在高精地圖上，內部什麼時間會更新一次，更新一個城市需要多少成本。」劉軒說。「中國是基建狂魔，修路是非常頻繁的，我們判斷一個城市可能就是幾億人民幣的成本。」

不光成本高，而且還有信息、數據安全的問題，所以儘管「不要高精地圖非常難」，但元戎啟行在兩三年前就把它立為了內部目標。

無獨有偶，業內另一家 L4 公司小馬智行前陣子官宣高階輔助駕駛方案，也選擇了「無圖路線」。L4 公司早期的技術棧與高精地圖是強耦合的，而小馬和元戎後期的選擇，代表了部分行業頭部 L4 公司的看法。

劉軒說：「如果你想要真的做到無高精地圖，首先得對地圖有足夠的理解，真能把它用好，才知道什麼時候能去掉地圖。總體來講，行業內頭部企業對不依賴高精地圖這個方向，是能形成一致意見的。」

從最初依賴高精地圖、機械式激光雷達、工控機的方案，到現在無圖、基於英偉達 Orin 或者低算力平台以及可選固態激光雷達的方案，劉軒說「整個架構至少差了 2 代，兩次革命性的變化」。

元戎最新的量產方案是基於 DeepRoute-Driver 3.0 的框架，推出 D-PRO 和 D-AIR 兩套方案：

- D-PRO，7 個攝像頭+1 個（可選的）激光雷達，配 200 Tops 算力，成本低於 1.4 萬元人民幣；
- D-AIR，7 個攝像頭的純視覺方案，配合 80 Tops 的算力，成本在 7000 元左右。

可以大致理解為，目前 AIR 方案支持到高速 NOA，PRO 方案支持城市 NOA。

劉軒提到：通過數據積累和軟件 OTA，AIR 方案在一年後能趕上當前 PRO 版的功能，也就是做到城區全域的點到點智能駕駛（到時候 PRO 也會有更強的性能）。

元戎透露，PRO 方案將在今年內裝車量產。

二、無圖之下，高階輔助駕駛量產的難點

不依賴高精地圖實現城市點到點的輔助駕駛，跟過去不帶高精地圖的高速 L2 ADAS 有很大差別。

首先是對感知的極大挑戰，「一開始去掉高精地圖的效果肯定是沒有原來帶高精地圖要好的。車輛需要實時地檢測周邊的像車道線、馬路牙子、停止線、十字路口、紅綠燈等等，我們希望它的精準度盡可能接近於有圖。因為高精地圖是人工標註的，理論上只要花錢、花時間就可以標得足夠精確。現在採用實時檢測，要讓它做到足夠精準、足夠穩定。」

對定位、規劃控制的要求，也比原來高了很多。

「比方說匝道的匯入，無保護左轉等等，包含一些行人、自行車、機動車混行的路段，

車輛要能及時檢測出來，並且能避讓其他的這種交通的參與者。甚至在沒有高精地圖、可能路也看不清，完成一些比較難的跟其他車輛的交互博弈，比如匝道的匯入、無保護左轉等等。」

除了感知、規控、定位，基礎架構也需要升級來保證高效的迭代，它對於整個系統的要求都比以前高了，「無圖是非常大的難點，實際克服起來不是特別容易。」

元戎是業界最早一批提出「前融合」的公司，並且內部投入了多年自研「推理引擎」。

一般來說，深度學習的應用包含 離線訓練和 在線推理兩部分。元戎的推理引擎主要用於深度學習算法的在線推理。

離線訓練主要是耗費時間和成本，但在線推理就完全不同，因為需要車載芯片上進行，對功耗、散熱和成本是更綜合的考驗。因此，自研推理引擎主要的意義是車端的 降本增效。

劉軒做了一個很直接的比喻：如果沒有(高性能的)推理引擎，想把系統從大顯卡放到 Orin 或者 J5 這樣的芯片上去跑，那麼很可能就需要移除一些功能，用戶可能就需要不停接管，體驗度就很差。我們的推理引擎，相當於在 200T 的算力上，跑出了 1200T 的效果。

三、交付「國內最高要求定點」

搭載元戎啟行方案的新車預計在今年下半年上市，公司的 CEO 周光此前在接受晚點採訪時提到，這個定點堪稱「中國要求 最高的定點」。

劉軒對這個「最高定點」做了一些展開說明：

「首先，我們的客戶是一個技術實力非常強，也非常了解技術的企業。他們曾經多次試乘我們的方案，也經過跟行業內其他多方的對比。在合作過程中，他們也對我們的軟件算法各方面的表現嚴格把關。我們推進的各個時間點，也滿足得都比較好。」

在「無圖」的高階輔助駕駛方案開發完後，元戎啟行的合作夥伴找了一家三方機構來進行評測：

這個測試覆蓋了系統的接管率、上下匝道成功率、變道成功率、跟車響應時間以及體感等大量量化的指標，最後「無圖方案」要優於市面上已經量產的有圖方案。

首先最直接突出的優勢，是沒有了可行駛區域的限制的，其他車型依賴高精地圖的話可用的區域是非常有限的。

其次，「我們的客戶把第三方不同的指標綜合一起，包含行車域、泊車域，安全性、通行效率、體感等多方面的總分，要比市面上已量產的一些頭部輔助駕駛方案都要高」。

目前，元戎啟行已經在上海、深圳、重慶、杭州等 16 個城市對 D-PRO 和 D-AIR 進行了泛化測試。

那在多久之內，元戎可以做到無圖落地 100 個城市呢？

劉軒認為，16 個和 100 個城市的泛化測試其實差別不大，因為是用同一套方案去跑的，主要是系統需要積累數據的時間，而這點等合作方的量產車落地以後，方案的進化速度會很快，系統能力是能夠比肩人類司機的。

[回目錄](#)

特斯拉採購比亞迪刀片電池，先給德國製 Model Y 用

來源：[科技新報](#)

發布時間：2023 年 5 月 9 日

消息指特斯拉(Tesla)德國超級工廠近日開始使用比亞迪刀片式電池，生產入門級後輪驅動版 Model Y，是特斯拉首次採比亞迪電池。身為全球第二大電池生產商，比亞迪於電動巴士市場取得不俗市占率，這次獲特斯拉選中供應電池，有助強化電動車市場地位。

中國生產出口 Model 3，會繼續採用寧德時代磷酸鐵鋰電池。比亞迪刀片式電池屬次世代電池技術，比傳統鋰電池優點不少，如磷酸鐵鋰化學物質有更強穩定性，同時也有較長生命週期，刀片狀結構有助散熱，安全性提升。特斯拉選用比亞迪刀片式電池，能發揮帶頭作用，鼓勵其他電動車生產商跟進採用。

比亞迪本是電動車技術供應商，除了生產和供應電池，也有開發軟體和駕駛輔助系統，同時也是電動車生產商，去年全球售出超過 186 萬部新能源車，包括 94.6 萬部插電混能和 91.1 萬部純電車，還有超過 6,100 部商用車輛和巴士，比亞迪中國市場銷量超越德國福斯，成為中國最暢銷品牌。

[回目錄](#)

加氫 10-15 分鐘續航 450 公里以上！全台首輛氫能原型車與加氫站亮相

來源：[科技新報](#)

發布時間：2023 年 5 月 12 日

彩碁新能源今日舉辦全台首輛氫能原型車賦能儀式，由研華負責智慧車聯網解決方案、聯華林德打造加氫設備、中油展示加氫站設置模型，採用台灣第一套商用車供氫模組及加氫口模組，加氫只要 10-15 分鐘，續航里程就能達到 450 公里以上，而且電堆壽命超過 3 萬小時。

台灣第一套商用車供氫模組

彩碁新能源董事長鄭英豪表示，氫能電巴原型車集結許多台灣首次自行研發的亮點，包括氫能動力系統整合、VCU 整車控制器、底盤模組及管線配置設計、行車安全模組、三合一驅動模組，並使用國際商轉排名第一的氫能電池模組，目前已與美國、澳洲、泰國廠商洽談合作。

彩碁新能源技術副總王健源表示，這台氫能電巴原型車採用台灣第一套商用車供氫模組、加氫口模組、DC/DC 轉換器，首先這套商用車供氫模組，由碳纖維複材纏繞鋁合金內膽所構成，加氫只要 10-15 分鐘，續航里程就能達到 450 公里以上，並通過歐盟與聯合國國際安全標準認證。

原本的概念示意圖將供氫模組放在前方車頂，但是現在原型車卻是放到後方車頂，王健源指出，整台車的構造，前面是電源，中間是馬達，然後推動整部車，後方就是氫能電池，至於供氫模組則放在後方車頂，主要是考量氫氣比較輕，萬一洩漏就會直接冒到天空中，避免擴散到車身裡面，為安全把關，至於前後方則是考量氫能電池放在底盤後端，所以希望氫氣管線可以靠近一點。

供氫模組兩大安全防護機制

目前氫能電巴的供氫模組有兩大安全防護機制，王健源表示，第一個是超過某個溫度，假設設定 105 度，模組有一個自動洩壓的裝置，避免模組因為溫度升高而產生過大的壓力，而且自動洩壓就會把氫氣直接對天空排放，由於氫氣無色、無味、無毒，因此只要不燃燒就沒有其它危害，第二個是避免接頭洩漏氫氣，因此有在供氫模組、氫能電池、加氫口那設置氫氣偵測器，只要感測到非常低的濃度，就會提醒駕駛進行檢查，或是疏散乘客。

萬一真的有意外發生，王健源指出，供氫模組經過多項測試，包括高溫烘烤、外力撞擊，

相較來說，鋰電池巴士多數將電池放在底盤，但是鋰電池的電解液遇到高溫燃燒，必須用非常大量的水去灌救，而氫能電巴有偵測洩漏濃度的系統，可以提供乘客足夠的時間進行疏散，甚至氫氣洩壓只會往上，即使有火也是往上燒，假設翻覆的話，目前車內設計很多耐燃、阻燃的材料保護乘客。

電堆壽命超過 3 萬小時

王健源指出，氫氣與空氣中氧氣，經由電化學反應產生電力，為氫能電池的基本原理，這個過程只產生水，為非常乾淨的能源，並採用國際商轉排名第一的動力及氫能電池模組，電堆壽命超過 3 萬小時，在巴士規範的使用年限內都不需要更換，運轉過程可以即時記錄運行數據，可精準掌握電池健康度，而且氫能電池設置的位置，有利於檢修和保養。

重量方面，王健源指出，以鋰電池巴士來說，市區公車一天要行駛 200 公里為例，鋰電池必須要 300 度電，等同於將近 3 噸的重量，而氫能電巴的模組，包括供氫模組約 750 公斤、氫能電池 250 公斤，以及 DC-DC 轉換器約 80 公斤，全部加起來約 1 噸多一點，代表鋰電池巴士與氫能電巴就相差將近 2 噸。

王健源指出，底盤左後方設置台灣第一套商用車 DC/DC 轉換器，主要功能是將氫能電池的電壓提升，穩定驅動模組需要的範圍，這是國際高品質的產品，目前國內已經具備國產化條件，整部車動力來源來自台灣自主開發的三合一驅動模組，包含馬達控制器、高效能永磁同步馬達及齒輪組，體積小、重量輕是最大優點。

台灣自行設計動力系統

王健源指出，為能夠充分因應車輛起步、加速、爬坡的動力需求，底盤右前輪後方設置輔助電力模組，這是混合動力系統，由台灣自行設計，而在車輛減速和下坡，國產電池可以透過馬達回收動能，增加整部車的續航力，並採用自主研發的整車控制器，整合電力模組與驅動模組，讓整部車的底盤輪軸可以順利運轉，未來將依台灣的天候、路況、駕駛行為，精進電控技術。

王健源說明，整個氫能電巴底盤採用國產的大樑，車身骨架跟模組配置均由彩瑛自主設計及組裝，整部車的重量比鋰電巴輕 2 噸，車身架構符合國內安全法規 R66 相關標準，前後軸採用國際大廠的產品，包括電子控制煞車系統與懸吊系統，並已經導入國際市場的研華車輛安全管理系統，屬於開放式的平台，可依據客運需求擴充功能。

車輛安全管理導入研華雲平台

研華台灣營運處副總經理林其鋒表示，由於彩碁為全台第一家氫能巴士製造商，研華透過車聯網技術，協助巴士收集里程、車況、氫燃料電池資訊即時上傳雲平台，優化節能行駛模式及即時估算電池電能的功用，以利提升續航里程，並可作為未來預防保養維修數據。

林其鋒指出，大數據分析資料能即時修正駕駛行為，為巴士運營商從能耗數據中，提升氫能電巴行車安全與效率，助力氫巴智能化，而研華智慧巴士解決方案，包含巴士管理雲平台、TREK 車載電腦方案、AI 行車安全解決方案、車輛診斷與車上互動多媒體等軟硬整合方案。

林其鋒分享，巴士管理雲平台可將車輛狀態、車隊狀況、行駛事件分析等資訊即時傳回行控中心，並以 TREK 高整合型車載電腦，彈性整合多樣化周邊感測設備與軟體，包含 AI 攝影機、電子後照鏡、毫米波雷達，有效進行大車盲點、內輪差、A 柱死角警示、前車防碰撞與駕駛者行為管理等。

根據 Markets&Markets 研究，全球電巴市場規模從 2022 年的 11.2 萬多輛，成長到 2027 年的 67.1 萬多輛，年均複合成長率近 43.1%，而台灣政府積極布局智慧新能源巴士，根據預估，2024 年至 2030 年市區公車及部分一般公路客運、國道客運的汰換需求約 12,170 輛。

[回目錄](#)

國際化版圖再擴張，吉利新能源加速進駐歐洲市場

來源：[蓋世汽車資訊](#)

發布時間：2023 年 5 月 12 日

新能源時代，歐洲正在成為中國車企新的聚集地。最近，吉利、蔚來、高和、哪吒等一眾車企都明確表示將加快佈局歐洲市場。

長期以來，中國車企出口主要面向的都是亞洲、南美洲、非洲的發展中國家，在汽車工業發達、汽車巨頭盤踞的歐洲市場擁有一席之地，是近年來才發生的新鮮事。此番“組團”赴歐，中國車企能否順利折桂？一眾進軍者中，誰又最有可能成為大滿貫得主？

“掘金”歐洲，知易行難

據 Canalys 統計，歐洲是僅次於中國的第二大新能源汽車市場，2022 年新能源汽車銷量為 260 萬輛，新能源滲透率超 20%。而且中國車企已從中分到一杯羹。中汽協數據顯示，2022 年，中國新能源汽車出口 67.9 萬輛，其中 49% 銷往歐洲市場。

除了市場接受度的優勢，歐盟理事會批准的燃油車禁售時間表已正式生效，2035 年起歐盟境內將禁止銷售非零碳排放的新燃油車。政策助推下，歐洲新能源車市或將迎來新一輪爆發期。有分析預測，2023 年整個歐洲的新能源汽車銷量有望超過 400 萬輛。

有增量的地方自然少不了中國車企。吉利汽車旗下領克品牌已明確提出將繼續深耕歐洲市場，樹立中國自主品牌的高端形象；極氫品牌已發佈歐洲戰略，將以卓越的產品、直營模式、一站式服務三大商業支柱開拓歐洲市場，力爭 2030 年成為歐洲電動汽車市場領導品牌；蔚來旗下車型已在德國開售，未來將在歐洲市場推出另外兩個品牌；高合預計 2023 年第三季度開始在歐洲銷售，年內實現首批交付……

看著中國車企搶灘登陸的盛況，很容易產生一種征服歐洲車市易如反掌的錯覺。事實上，作為汽車工業的發源地，歐洲汽車品牌具有悠久的歷史和強勁的實力。當地消費者對大眾、寶馬和梅賽德斯-奔馳等本土品牌忠誠度較高，缺乏知名度的外來品牌往往會面臨巨大的阻力。而且，土生土長的歐洲品牌在本地化屬性極強的銷售渠道打通、售後體系搭建等方面有著天然優勢。

總而言之，儘管歐洲市場是新能源汽車蓬勃發展的熱土，是中國汽車出口可見的增量，但擺在中國車企面前的除了鮮花與機遇，還有荊棘與挑戰。

多重優勢加成，吉利上演出海加速度

進軍的號角已然響起，中國車企在歐洲車市的相遇，注定是一場事關品牌、供應鏈、技術、服務的全維度角逐。只有具備體系化競爭力的強者才有可能脫穎而出。放眼一眾入局者，吉利競爭優勢尤為突出。

首先，與近兩年才開始涉足歐洲市場，或者現在還處於籌備期的“新人”不同（小鵬 2020 年啟動出海戰略，將 100 台小鵬 G3i 運往挪威；蔚來 2022 年 10 月宣布進入歐洲市場，哪吒 2024 年一季度開始向歐洲市場銷售產品），吉利在歐洲市場已有一定根基。

吉利 2010 年收購歐洲豪華品牌沃爾沃，而後相繼落子極星、倫敦電動汽車公司（LEVC）、Smart 等一眾品牌，吉利甲醇汽車也已在冰島、丹麥開展測試運行。十多年來，吉利在歐洲的印記不斷加深。

而且，吉利在歐洲市場已經樹立起了領克這一標杆。2018 年，領克發布“歐洲戰略”，而後體驗店、訂閱制先後落地。截至 2022 年底，領克已相繼在歐洲六國開設 11 家體驗店，歐洲訂閱會員近 20 萬。有領克的經驗加持，吉利既能少走彎路、節約時間，又能減少試錯成本，可謂領先同行一大步。

此外，吉利還擁有同行難以望其項背的新能源電氣化技術。比如，在最考驗車企技術功底的架構造車領域，吉利手握 BMA、CMA、SPA、SEA 等多項世界級智能整車平台架構，為歐洲消費者量身打造的極氫 001、極氫 X 都脫胎於 SEA 浩瀚架構。2022 年，吉利已將其純電動 SEA 浩瀚架構授權給波蘭電動汽車製造商 EMP，達成向汽車工業發達國家進行技術輸出的全新里程碑。

在混動路線下，吉利已開發出雷神電混 8848，其搭載的全新引擎 BHE15 Plus 創下 44.26% 量產最高熱效率，是目前全球熱效率最高的量產混動發動機，目前已應用於吉利銀河系列。吉利強大的混動技術也得到歐洲知名汽車製造商雷諾的認可。吉利汽車、吉利控股已與雷諾簽署了一項非約束性框架協議，將成立一家合資公司，在全球範圍內共同研發、製造和供應混合動力總成和燃油動力總成。

每一步都算數，曾經的那些積澱鋪就了吉利的領先之路，也成為如今吉利撬動歐洲市場的槓桿。事實上，作為頭部自主品牌，吉利一直是中國汽車參與全球競爭的重要力量，更是率先實現從產品輸出到技術輸出的大跨越的領頭羊。2022 年，吉利汽車技術授權共實

現 16.6 億收入，同比增長 29.9%。如若能在歐洲市場斬獲更耀眼戰績，吉利國際化之路還將走得更遠，未來盈利預期也將得到進一步提升。

[回目錄](#)

四項強制性國標徵求意見 自動駕駛數據遭破壞後需能識別記錄

來源：[中青汽車頻道](#)

發布時間：2023年5月8日

中國質量新聞網訊（張陽）近日，工信部公開徵求《汽車整車信息安全技術要求》《智能網聯汽車自動駕駛數據記錄系統》等四項強制性國家標準的意見，2023年7月5日截止。其中，《智能網聯汽車自動駕駛數據記錄系統》（徵求意見稿）規定了智能網聯汽車自動駕駛數據記錄系統的技術要求和試驗方法。



[首頁](#) > [公眾參與](#) > [意見征集](#)

公开征求《汽车整车信息安全技术要求》等四项强制性国家标准的意见

状态：征集 发布日期：2023-05-05 截止日期：2023-07-05 来源：装备工业一司

按照《中华人民共和国标准化法》和《强制性国家标准管理办法》，工业和信息化部装备工业一司组织全国汽车标准化技术委员会开展了《汽车整车信息安全技术要求》等四项强制性国家标准的制修订，已形成征求意见稿，现公开征求社会各界意见。

征求意见稿截止日期为2023年7月5日，如有意见和建议，请以书面（个人需署名，单位需加盖公章，并留联系方式）或电子邮件形式进行反馈。

附件：

1. 《汽车整车信息安全技术要求》（征求意见稿）.docx
2. 《汽车整车信息安全技术要求》（征求意见稿）编制说明.docx
3. 《智能网联汽车 自动驾驶数据记录系统》（征求意见稿）.docx
4. 《智能网联汽车 自动驾驶数据记录系统》（征求意见稿）编制说明.docx
5. 《乘用车外部凸出物》（征求意见稿）.docx
6. 《乘用车外部凸出物》（征求意见稿）编制说明.docx
7. 《商用车驾驶室外部凸出物》（征求意见稿）.docx
8. 《商用车驾驶室外部凸出物》（征求意见稿）编制说明.docx

圖片來源：工信部官網

《汽車整車信息安全技術要求》（徵求意見稿）中，規定了汽車信息安全管理體系要求、車輛信息安全一般要求、車輛信息安全技術要求、審核評估及測試驗證方法。

“車輛外部連接安全要求”方面，文件提到針對第三方應用，汽車製造商應對其未授權的第三方應用的安裝運行採取防護措施，如在安裝時進行提示、限制其訪問權限，避免非授權的第三方應用對車輛系統等的資源配置、關鍵參數、重要數據等進行訪問。針對數據代碼，文件明確提出，車輛應採取安全防禦機制保護存儲在車內的關鍵數據，防止其被非授權刪除和修改。

《智能網聯汽車自動駕駛數據記錄系統》(徵求意見稿)則適用於具備 3 級及以上駕駛自動化功能和自動駕駛數據記錄系統的車輛。該文件規定，自動駕駛數據記錄系統應記錄車輛及自動駕駛數據記錄系統基本信息、車輛狀態及動態信息、自動駕駛系統運行信息、行車環境信息和駕駛員操作及狀態信息五類數據元素。

“駕駛員操作及狀態信息”方面，文件規定，記錄駕駛員接管能力、駕駛員是否係安全帶、駕駛員是否在駕駛位、加速踏板開度、剎車踏板開度、剎車踏板狀態、轉向盤角度及轉向扭矩。其中加速踏板和剎車踏板如果標定的有效開度範圍小於 0 至 100，可將剎車踏板有效開度上限作為最小記錄數據能力範圍的上限值。

針對信息安全，文件提出，自動駕駛數據記錄系統記錄的數據在事故發生後主要用於責任判定及事故分析，因此數據是否篡改、具備基本的可信度對數據是否可用具有重要決定作用，因本標準對自動駕駛數據記錄系統的信息安全提出基線要求，保證記錄的數據的完整性和真實性，以防數據篡改、惡意刪除和偽造；當數據完整性和真實性遭到破壞時，應能通過技術手段識別和日誌記錄。

[回目錄](#)

全國首個自動駕駛示範區數據安全管理辦法在京發布

來源：[中國證券網](#)

發布時間：2023 年 5 月 12 日

5 月 12 日，北京市高級別自動駕駛示範區工作辦公室(以下簡稱“市自動駕駛辦公室”)正式發布《北京市智能網聯汽車政策先行區數據安全管理辦法(試行)》(以下簡稱“辦法”)。本次發布辦法填補了國內自動駕駛示範區級數據安全管理的空白，明確了在市自動駕駛辦公室統籌指導下，企業負數據安全主體責任，構建了示範區企業數據能力提升及共享機制。

智能網聯汽車是汽車與電子信息、通信、交通等產業交叉融合發展的主要載體，其功能實現依賴於海量數據，卻也存在數據安全合規風險。現有數據安全法律法規雖就智能網聯汽車產業做出適應性規定，但缺乏契合產業需求與特徵的數據安全專項性管理規範。示範區嚴格遵從上位法指引，並結合產業創新治理經驗，前瞻性規劃了一整套覆蓋數據處理全流程的實施細則和實踐指南。本次發布的辦法系總則性的數據安全管理要求，以“合法、正當、必要”與“鼓勵創新、審慎包容”兩大基本原則為指引，主要包含以下三大版塊內容：

- 一. 是全面釐清了智能網聯汽車產業數據安全管理的關鍵環節，包括事前的數據全流程安全、數據分級分類保護與數據安全承諾，事中的數據實時回傳，事後的數據應急處置等。
- 二. 是詳細梳理了重點數據類型的合規風險。在個人信息保護方面，明示個人信息處理方式，匿名化傳輸敏感數據與限定數據車內存儲等；在重要數據安全方面，指引企業開展數據資產梳理與數據出境安全評估，並在必要時劃分重要安全區域；在地理信息安全方面，嚴格把關相應資質、技術保護與境內範圍等要求。
- 三. 是創新性構建了示範區數據安全能力建設機制。由市自動駕駛辦公室統籌指導，並配套相關專家資源，推動企業數據安全能力提升，促進形成一般數據開放共享、數據價值充分挖掘利用的良好局面。

示范区数据安全政策

重要数据		个人信息			
示范区数据安全管理办法					
管理 细则	数据分类分级	采集数据安全	数据安全应急处置	数据共享安全	数据合规应用
	数据安全风险评估	数据安全能力评估	个人信息告知同意	数据交易安全
实践 指南	重要数据识别与处理	采集数据安全	数据安全应急处置	数据共享安全	数据合规应用
	数据安全情况报送	数据安全能力评估	个人信息告知同意	数据安全交易

未來，示範區將在本次發布《辦法》的指導下，持續落實數據能力建設相關指引、試點及評估工作，有序出台數據分類分級、採集數據安全等系列管理細則，推動高級別自動駕駛技術發展和數據安全相互促進，不斷為智能網聯汽車行業發展提供“北京經驗”。

[回目錄](#)

廣汽超級泊車獲頒兩大國際認證，禾多科技助力智駕功能高效量產落地

來源：[蓋世汽車資訊](#)

發布時間：2023 年 5 月 15 日

5 月 10 日，廣汽 ADiGO PILOT 超級泊車同時獲得德國萊茵 TÜV 頒發的 ASPICE CL2（汽車軟件過程改進及能力評定 2 級）評估認證證書，以及 SGS 頒發的 ISO 26262 ASIL B COMPLIANT（符合 ISO 26262 功能安全 ASIL B 等級）產品認證證書。這是國內首個智能泊車產品的系統、軟件及硬件全開發鏈路功能安全符合 ASIL B 等級的產品認證證書。

這也是繼功能安全和預期功能安全獲管理體系認證證書、中央運算單元 CCU 軟件獲 ASPICE CL2 評估認證證書後，廣汽研究院再獲國際權威認證，標誌著廣汽 ADiGO PILOT 超級泊車產品軟件開發過程及質量管理能力躋身國內前列，達到國際領先水平。

2021 年，禾多科技與廣汽集團達成了「產融聯合」新型合作關係，成為了與國內大型汽車集團形成全方位合作的唯一獨立自動駕駛公司。此前，禾多科技也已通過 ASPICE CL2、ISO 26262:2018 ASIL D 流程認證，在智駕功能產品研發、質量管控體系及功能安全標準領域與國際接軌。

德國萊茵 TÜV 和 SGS 通標標準技術服務有限公司是國際公認的測試、檢驗和認證機構，在汽車軟件過程改進及能力評定、汽車功能安全等領域具有領先的技術優勢和豐富的行業經驗。

ASPICE 是面向汽車行業的軟件評估和改進模型，是汽車軟件開發的全球行業標準，ASPICE CL2 代表企業能夠完成產品研發，並有效實施項目監控和管理，具備按時交付高質量產品的能力。

ISO 26262 是國際權威的汽車功能安全標準，產品認證不僅評估流程體系的建設水平，還需要依據全面確鑿的開發過程證據，評估交付物的技術水平和工程化能力。

廣汽研究院副院長梁偉強、智能網聯技術研發中心副主任任強，德國萊茵 TÜV 大中華區工業服務和信息安全總經理張亮，SGS 汽車服務部南區總監包岩等出席頒證儀式。



SGS 為廣汽研究院頒發 ISO 26262 ASIL B COMPLIANT 產品認證證書



德國萊茵 TÜV 為廣汽研究院頒發 ASPICE CL2 評估認證證書

廣汽 ADiGO PILOT 超級泊車以解決泊車痛點、為用戶提供智能便捷的“最後一公里”出行體驗為目標，通過原創啟發式搜索的多源最優路徑規算法和多源融合動態建圖算法技術，實現極限空間泊車、一鍵召喚接駕、大曲率坡度跨層行駛等功能，可覆蓋 50 多個高頻常用泊車場景。



ADiGO PILOT 智能駕駛系統覆蓋八大冗餘系統和功能安全設計

廣汽研究院副院長梁偉強表示，廣汽研究院高度重視智能駕駛產品的安全性和可靠性，此次通過德國萊茵 TÜV 和 SGS 的權威認證，代表 ADiGO PILOT 超級泊車能夠向廣大消費者提供安全可靠的運行環境、能夠滿足規模化量產所需的機能安全需求；目前，廣汽研究院正在持續將安全可靠的軟件質量體系和機能安全體系由點到面擴展到更多領域，將為消費者提供更安全可靠、更舒適智能的出行體驗。

德國萊茵 TÜV 大中華區工業服務和信息安全總經理張亮表示，廣汽研究院能在短時間內順利推進 ASPICE 評估並成功獲證，代表廣汽研究院的研發管理過程具有充分的專業性，能夠為消費者提供更加成熟的行業解決方案和更高質量的產品服務。

SGS 汽車服務部南區總監包岩表示，ADiGO PILOT 超級泊車已經建立起完全符合汽車機能安全 ASIL B 級別的產品開發和管理流程體系，表明廣汽研究院在產品開發過程中始終

將安全放在第一位，期待廣汽研究院持續加大研發投入，為消費者帶來更安全、更可靠的智能汽車產品。

通過廣汽研究院與禾多科技緊密協作，去年上市的多款廣汽新車上已量產搭載了高階智駕功能：搭載 3 顆第二代激光雷達的 AION LX Plus 車型實現了 NDA 智能輔助駕駛落地、廣汽傳祺影酷車型實現了 HPA 記憶泊車等高階泊車功能落地。在今年廣汽集團推出的重點新能源車型上，雙方將繼續攜手推動「行泊一體」系統量產，促進「高速-泊車-城區」全場景智駕功能落地，為廣大消費者打造更加安心、舒適、高效的智能出行體驗。

未來，禾多科技將繼續配合廣汽研究院，持續建立全方位的安全體系，不斷優化研發流程，推動智能駕駛系統更大規模量產普及，為推動自主品牌創新發展貢獻力量。

[回目錄](#)