

# 手机支架之争背后：小米与华为在汽车圈的对决

■ 张旭

当“遥遥领先”和华为产生强绑定的时候，一度有“大嘴”之称的余承东却突然克制起来。

在4月11日的华为鸿蒙生态春季沟通会上，华为常务董事、消费者BG CEO、华为智能汽车解决方案BU董事长余承东全程没有说一句“遥遥领先”，也不再用“千万元以内最好”等形容词。

但余承东发布会上的一句话再一次引发关注，他表示，想不明白为什么有些车还要用手机支架，后来想明白了“是因为他们的车机导航不好用，需要用手机导航。”

而在此前的小米SU7上市发布会上，雷军表示，发现所有的车厂都没有考虑过手机支架怎么装，“我买了一筐手机支架去测试，没有一个好用。我说我们一定要做最好的手机支架，手机造车一定要把这个问题给解决了。”

近期只有小米汽车提到过手机支架，所以不但网友们觉得余承东在内涵小米，雷军也在微博上做出了回应。

同日，雷军在微博发文称，“今天华为余总在他们的发布会上，调侃我们小米SU7原装手机支架的设计。”他同时发起微博投票，“你支持车上有原装手机支架吗？你觉得我们为啥做原装手机支架？”

截至投票结束，共有27.3万人参与投票，其中23.1万人支持小米SU7原装手机支架的设计，4万人不支持。

雷军还在评论区回复网友留言称，“同行之间相互交流一下，有助于提升产品水平。”

4月14日，余承东在朋友圈发文回应此事。他表示，“小米做智能手机出身，车机导航更不会有问题！现在有问题的却是部分国际智能电动车品牌和传统燃油车！”余承东还称，“相信大家一起努力，中国智能电动汽车明天会更好！”

## 智界再出发

从微博投票情况来看，风向对于小米汽车几乎是一边倒，但余承东却凭这一句话，再一次为智界汽车赚足关注度。

早在2023年11月28日，智界S7就迎来首次上市。彼时，余承东表示，智界S7的规格比特斯拉Model S、奔驰EQE等都要高，价格和特斯拉Model 3一个水平，但定位却超越特斯拉Model S。

市场也给出了不错的反馈，智界S7开启预售仅三星期，预订量便突破20000辆，但交付难却意外打乱了产品节奏。

今年3月，余承东在中国电动汽车百人会论坛上透露，华为和奇瑞联合打造的智能电动轿车因为工厂搬迁和芯片供应短缺，导致了一定的上市延期，影响了产品销售，从4月份开始可完全恢复。

在智界S7遭受产能制约的同时，友商追兵已至，攻势最为凶猛的当属小米汽车SU7。作为小米汽车首款产品，SU7上市前就已经成功出圈，成为近期“车圈顶流”。

为了夺回营销势能，4月11日，华为鸿蒙生态春季沟通会上智界S7再度上市。吸取了此前教训，余承东宣布：“智界S7开启海量交付”“下单即排产”。

为一款车型召开两次上市发布会，在业内也属少见。发布会后的订单数量如何，生产和交付是否顺利？时代财经采访了华为方面，但没有取得回复。

值得一提的是，华为与赛力斯打造的问界品牌交付量节节走高，今年前三个月超越理想汽车。智界作为鸿蒙智行模式的第二步，将成为考验华为车BU是否能协调多个品牌以及把控生产交付节奏的重要窗口。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔向时代财经分析称，小米汽车手机支架是可以拆除的，小米和华为都是手机制造商，都有手机车机互联的功能，不会有太多差距。近期小米汽车热度高涨，余承东借小米营销智界，可以带来关注度。

而对于“手机支架”引发的争议，4月14日，余承东在朋友圈发文回应了此事。他表示，先前多个美国热销电动车品牌用户反馈车机导航不好用，要用手机导航，不能摆脱手机支架。“小米做智能手机出身，车机导航更不会有问题！”现在有问题的却是部分国际智能电动车

品牌和传统燃油车！”余承东还称，“相信大家一起努力，中国智能电动汽车明天会更好！”

截至发稿，雷军尚未做进一步回应，而是在15日发文再度介绍了小米SU7关于手机的细节设计。雷军表示：“副驾驶扶手上，设置了手机放置位。这个设计非常实用，坐在副驾的人不容易把手机落在车里。”

## 华为智驾 VS 小米智驾

在营销之外，价格战以及竞品的上市，让智界面临着新的竞争态势。对此，余承东的回应是增配降价。

2023年11月，智界S7共发布了4个版本：Pro、Max、Max+、Max RS，售价分别为2498万元、2898万元、3198万元、3498万元。其中，Pro版是四款车型中的入门版本，没有搭载激光雷达，因此也不支持泊车代驾、机械车位泊车辅助和城区智驾领航辅助等功能。

而在二次上市时，智界S7 Pro售价保持2498万元未变，但新增了华为视觉智驾ADS基础版，电池包从62度增加到82度，CLTC综合工况续航里程提升至705公里；新智界S7 Max和智界S7 Max+价格分别降为2698万元和2998万元，各自降价2万元；Ultra版价格为3498万元，相当于在去年的Max RS基础上电池包容量增加了18度，但价格没变。

在智能驾驶领域，一直有激光雷达和纯视觉两种路线。此前，国内车企普遍采用激光雷达方案，而特斯拉和极越是纯视觉方案的代表，依靠摄像头捕捉图像并通过计算机视觉技术进行处理，硬件成本较低但对算法要求高。

智界S7的选择是“我全都要”，同时配备激光雷达和华为视觉智驾方案。HUAWEI ADS基础版配备了3个毫米波雷达、10个视觉感知高清摄像头组及12个超声波雷达，不依赖激光雷达和高精地图，可在全国高速和城市快速路实现NCA（高速公路导航辅助系统）智驾领航辅助，包含自动上下匝道，遇到道路施工、锥桶自动改道等功能，具备一定的自动换道、避障绕行能力。

同时，HUAWEI ADS基础版还具备

智能泊车功能，支持异型车位、自定义车位等超过160种车位。

反观小米汽车，硬件上，小米SU7标准版车型的传感器包含11颗感应摄像头、12颗超声波雷达以及1颗前向毫米波雷达，英伟达DriveOrin芯片提供84TOPS的算力；Pro和Max车型则在标准版基础上增加了2颗后向毫米波雷达和1颗激光雷达，芯片升级为2颗英伟达DriveOrin，总算力达到508TOPS。

软件方面，小米汽车全面自研底层算法，对BEV、Transformer、OCC占用网络全面自研，并且全面融入大模型。雷军表示，小米汽车的智能驾驶能力可以应对复杂路况，驾驶员全程0接管。

在功能上，小米汽车SU7全系标配智能辅助驾驶，支持一键代客泊车、极窄车位泊车。不过对于城市NOA这一新的争夺点，小米SU7标准版不支持城市NOA功能，有需求的用户只能选择更高阶的Pro和Max车型，且需要付费订阅。

在小米SU7上市发布会上，雷军表示城市NOA今年5月份才会开放，前期开放10座城市，8月份全国开通。

余承东则透露，截至2024年4月，华为高阶智能驾驶城区NCA已开通40000+城镇，而且“华为的智能驾驶，不是期货，是现货，而且是最好的现货”。

但初入车圈的雷军已经把目光投向了不久的将来，他表示：“小米在智能驾驶领域投入巨大，目前研发团队已超过1000人，预计年底突破1500人。小米智能驾驶，可能是业内进步最快、进展最猛的，我们的目标是2024年内进入行业第一阵营。”

## 为未来而战

对于小米和华为这对手机市场的老对手来说，汽车都是不容错过的新增长点。

小米汽车3月28日上市，24小时获得近9万大定，市场的火热也带动股价走高。截至4月12日港股收盘，小米集团股价涨26%，报165港元，总市值达4117亿港元。

在小米汽车发布不久，高盛和摩根大通发布研报表示，看好小米的电动汽车战略。高盛预计SU7将成为中国销量前

三的高端轿车型之一，平均每月销量将超万辆，规模经济改善盈利能力，将小米目标价从189港元提高到200港元。

但要把这一前景变为现实，小米汽车还有很多难题要解决。首当其冲的就是产能瓶颈，当客户下定要等待数月乃至半年，难免中途转投其他品牌。目前生产交付节奏如何，时代财经采访了小米方面，截至发稿尚未取得回复。

而在汽车领域布局多年的华为，也在2024年迎来收获期。华为2023年财报显示，近年来一直亏损的智能汽车业务收入提升明显，成为华为增长最快的业务板块。

2023年，智能汽车解决方案业务的收入达到47.7亿元，与2022年的20.77亿元相比增加了128%，在华为总收入中的占比从2022年的0.3%提升到0.6%。

“经过几年的加强投入，已经构建出智能驾驶、智能座舱和智能车控领先竞争力，目前已到了全面交付阶段。”

华为在年报中披露，自智能汽车解决方案BU于2019年5月成立以来，累计研发投入已超过300亿人民币，研发团队规模达到7000人。

在2024年3月举行的中国电动汽车百人会论坛上，余承东表示，今年前三个季度，得益于鸿蒙智行业务实现扭亏为盈，车BU也接近盈亏平衡。预计4月之后，车BU可实现扭亏为盈。

为了实现这一目标，新品牌新车型已经在路上。4月11日，北汽新能源旗下极狐品牌发布了纯电动高端旗舰平台——北极星平台，并透露和华为联合打造的全新智选车型享界S9将诞生在该平台上。余承东在中国电动汽车百人会论坛上表示，受限于资源和业务承受能力，华为的智选车业务将集中于打造“四界”，暂时不会继续拓展。但值得注意的是，“四界”在部分车型和价格段有所重叠，该如何分配资源打造差异化竞争格局，以及分配资源以便多线作战，将是华为车BU不得不面对的考验。■

（文章来源：时代财经）

# 广汽科技日发布无图纯视觉智驾等技术

■ 贺晴

4月12日，2024广汽科技日活动在广汽研究院举办。本次科技日发布了无图纯视觉智驾系统，以及大容量全固态动力电池，这两项技术均计划于2026年装车搭载。活动现场还展示了电磁悬挂、MLounge祺迹头等舱、MBoard20祺迹芯智底盘、飞行汽车等多项技术及产品。

广汽集团总经理冯兴亚透露，广汽已同时布局了主流的“多传感融合技术”和前瞻性的“无图纯视觉技术”两大技术路线。不依赖高精地图、可实现“有导航就能开”的城市NDA（高级辅助驾驶）技术将搭载在昊铂车型上，力争下半年实现全国覆盖。

“现在很多友商的自动驾驶离不开高精地图。目前，高精地图的覆盖率占全国公路总里程的比例只有6%，也就是说，全国约94%的公路无法实现自动驾驶。而广汽的两条技术路线都将摆脱对高精地图的依赖。我们的目标是，有路的地方就有广汽智能车。”冯兴亚称。

## 智驾加速迈进“无图时代”

当下，汽车行业新一轮科技竞赛的主战场在智能网联新能源汽车，智能化特别是自动驾驶成为竞争的焦点。

本次科技日推出的广汽无图纯视觉智驾系统，可应用于复杂多变全场景，

与目前主流技术路线相比，它不仅不需要高精地图，更不依赖激光雷达，而是结合视觉传感器和行业顶尖的AI算法，像人一样感知世界，用更简洁的硬件系统就能实现覆盖范围更广的智能驾驶。

广汽方面介绍，广汽无图纯视觉智驾系统在视觉识别上具备三大领先能力。首先，精准理解复杂交通道路的能力。无论是匝道、隧道、弯道还是路口、分岔路等复杂场景，这套系统都能准确识别并理解道路的结构。

其次，超强的交通信号灯识别能力。这套系统通过深度神经网络，实现了各种信号灯元素的准确识别，包括信号灯类型、各种符号和色彩、读秒倒计时以及闪烁状态等。再次，处理复杂多变场景的能力。这套系统感知范围达到车前150+米、车后100米，左右50米，感知类别除了车辆、行人、骑手、小动物等常见交通因素，更包括小推车、营地帐篷等不规则障碍物。

在决策和行动方面，广汽无图纯视觉智驾系统通过对动态交通物体的实时跟踪、意图识别和轨迹预测，以及数据驱动与专家规则协同的指挥大脑，凭借广汽首创的流体式时空联合规划技术，这套系统能够精准预判其他交通参与者的行为，作出驾驶决策。此外，在泊车场景中，这套系统也展现出卓越的性能，最小误差可以控制到5cm，能够实现行业最高难度的立体车位、窄车位泊车功能。

海通证券在研报中表示，“无图”加快智能驾驶渗透。我们认为高精度地图的更新速度不足，难以适应智能驾驶

值得注意的是，广汽在自动驾驶技术领域同时布局了“多传感融合技术”和“无图纯视觉技术”两大技术路线，而且广汽两条路线都将摆脱对高精度地图的依赖。目前高精度地图的覆盖率只占全国公路里程的6%左右，也就是说基于高精地图的自动驾驶在全国94%的公路段无法使用，而广汽两条技术路线都做到“有导航就能开”。

冯兴亚介绍，搭载多传感融合技术的ADIGO POLT智能驾驶系统将应用在昊铂车型上，力争下半年实现全国覆盖。而广汽无图纯视觉智能驾驶解决方案正在进行大规模路试，计划在2026年量产搭载，实现高阶智能驾驶。

当下，智能驾驶正在加速迈进“无图时代”，多家汽车厂商发力“无图”智能驾驶。

在广汽科技日前一天，华为也宣布在智界S7车型上首次采用纯视觉自动驾驶方案，发布了华为视觉智驾HUAWEI ADS基础版，并表示HUAWEI ADS高阶智能驾驶有路就能开。

去年10月的小鹏汽车科技日上，小鹏汽车宣布无高精地图区域城市导航辅助驾驶功能将于第一阶段开放20城，年内增至50城。并于当日宣布第一阶段“无图能力”城市开放正式向用户开启公测。

海通证券在研报中表示，“无图”加快智能驾驶渗透。我们认为高精度地图的更新速度不足，难以适应智能驾驶

软件快速迭代的背景，而“无图”智能驾驶不仅能够使车辆的智能驾驶体验更为连贯，而且能使车辆的智能驾驶功能覆盖更多的道路，应对更多的复杂和紧急工况。因此，我们估计“无图”智能驾驶将显著改善消费者的使用体验，加快智能驾驶功能的渗透速度。

## 加码研发

本次广汽科技日活动上，广汽集团还宣布初步打通了全固态电池全流程制造工艺，已取得车规级高安全大容量全固态动力电池量产的技术突破，预计2026年装车搭载在昊铂车型上。

此外，广汽集团还展示了包括电磁悬挂、MBoard20芯智底盘、飞行汽车、传祺新能源E9福祉车等在内的技术及产品。

此前，广汽集团的首款飞行汽车GOVE在2023广汽科技日上实现全球首飞，并于今年3月在广州CBD上空进行飞行展示，首次完成在城市公众复杂低空环境进行飞行验证。

广汽新晋商板块——祺迹汽车也在本次科技日正式发布，现场展示的MLounge祺迹头等舱支持L2至L4级智能驾驶，将在今年内量产。

2023年广汽全年自主研发投入近84亿元，同比增长28.53%。新增专利申请3200件，其中发明专利约占50%。

截至目前，历年累计自主研发投入超过450亿元，申请专利约18600件，其中发明专利占41%。

广汽集团在2023年年报中表示，报告期内研发投入8388亿元，较上年同期增加1863亿元，主要是本报告期继续加强自主研发和能力建设，完善质量体系，并同步推进常规动力车型、新能源车型开发项目及核心部件开发。

广汽集团在新能源汽车上加码研发。从新能源车销量上看，持续的技术投入一定程度上带来销量增长。2023年，其子公司广汽埃安新能源汽车增长势头良好，埃安销量达到48万辆，较上年同期增长77.02%。

进入2024年，汽车产业格局深度重构，新能源渗透率持续提升，智能新能源汽车成为未来发展的主轴，自主品牌持续向上突破，国际化成为新增长动能，车企淘汰赛进程进一步加快。在激烈的竞争环境中，技术投入如何更好地转化为市场销量则更为重要。

2023年，广汽集团汽车产销252.88万辆和250.50万辆，同比增长1.97%和2.92%。对于2024年，广汽集团方面称，面对电动化转型较慢、国际化规模较小、新增量培育较慢等困难与挑战，集团将努力挑战销量增长10%的目标，并力争实现自主品牌销量超100万辆。■

（文章来源：时代财经）