

# 日产汽车进军汽车共享服务

## 布局未来汽车产业链

青年报 程元辉

面对突如其来的汽车共享革命,汽车专业人士认为没有无人驾驶的汽车共享服务是不科学。理由很简单:该模式无法解决让每辆共享汽车服务效率最大化。

在自动驾驶技术应用方面遥遥领先的日产汽车,正在试图解决共享汽车服务领域的效率短板难题。2018年初,日产汽车决定在共享出行服务方面提出相应的解决方案,日产汽车向日本市场推出共享出行服务——e-share mobi,同时与互联网企业DeNA发布了新品牌——Easy Ride,两者布局指向汽车共享领域。

e-share mobi可以让消费者感受现有汽车电动化与智能化方面先进的技术成果,而Easy Ride目标使消费者可以随时随地利用无人驾驶自在出行,为更高进阶的汽车共享服务。那么,日产汽车的布局意图旨在打通未来汽车产业链?

### e-share mobi: 突显电动化与智能化优势

2017年12月14日,日产汽车公司将向日本市场推出共享出行服务——e-share mobi,作为“日产智行科技(Nissan Intelligent Mobility)”的组成部分,e-share mobi可使用户体验到日产汽车在汽车电动化与智能化方面先进的技术成果。

日产“e-share mobi”服务是日产汽车公司与日产汽车租赁解决方案有限公司(Nissan

Car Rental Solutions Co., Ltd.) 共同打造的服务项目,并采用了在汽车共享服务系统方面拥有丰富经验的日本优利系统公司(Nihon Unisys)的出行服务平台——Smart Oasis Car-sharing。

日产汽车每天会对共享车辆进行清洁以保证车辆的整洁与舒适。用户还可以通过服务热线获得导航及旅行路线推荐等服务。每辆汽车都将配备集成的ETC卡用于支付过路费。

值得一提的是,日产“e-share mobi”服务不收取任何会员年费或月费,也不会收取额外的里程费,用户不必担心因频繁使用而导致的费用增加或产生其他额外成本。注册会员后还可以在“Nissan Rent a Car”享受折扣,同时还可以使用个人驾照作为会员卡。

### Easy Ride: 无人驾驶应用共享汽车

此前,2017年12月7日,日产汽车还携日本领先的互联网企业DeNA发布了新品牌——Easy Ride,双方将共同开发无人驾驶机器人出行服务。双方还计划将于2018年3月5日-18日在日本神奈川县横滨市的港未来区进行场地测试。

早在2017年1月,日产汽车便与DeNA展开合作,开发搭载自动驾驶技术的新型出行服务。双方希望通过自动驾驶、电动化及车辆互联,将“日产智行科技(Nissan Intelligent Mobility)”与DeNA在互联网和



人工智能领域对无人驾驶出行服务的开发、运营经验进行紧密的结合。

Easy Ride将以“更自由的出行”为理念,使消费者可以随时随地利用无人驾驶自在出行,通过专属移动应用程序实现目的地设定、车辆呼叫、车费支付的一站式解决方案。此外,用户还可以根据自身需求选择系统推荐的景点和观光路线。根据日产汽车和DeNA的计划,该款移动应用程序支持多种语言,能够通过远程监控系统确保用户的安全。日产汽车和DeNA的目标是使Easy Ride成为现有交通基础设施的全新补充,用户可以通过Easy Ride轻松发现当地有趣的景点和场所。同时,双方也希望此项服务能为城市和社区注入新的活力。

### 产业链: 递进式布局

从整车制造涉足汽车共享,日产汽车在布局未来汽车产业链,显然,在未来生活中,每个人可能不需要一辆私家车,而大部分是通过共享汽车出行。“e-share mobi”和Easy Ride看起来相同,但共享汽车技术完成不同,也显示日产汽车在自动驾驶和无人试驾方面递进式的布局。

据悉,日产“e-share mobi”服务将于2018年1月15日起在本土实施,采用纯电动汽车全新日产聆风,与搭载了新一代电机动力传动系统的日产Note e-POWER两款车型,全新日产聆风搭载的ProPILOT日产自动驾驶技术和ProPILOT Park日产自动

泊车技术,日产聆风和日产Note e-POWER两款车型均有搭载的全景式监控影像(Around View Monitor)系统等一系列应用,两款车型的使用充分体现了日产“e-share mobi”服务的电动化功能,自动驾驶技术和电驱动系统将会为用户带来激动人心的驾驶体验。

Easy Ride的目的很明确,双方将共同开发无人驾驶机器人出行服务,通过利用无人驾驶使消费者可以随时随地自在出行,目前还需要一些测试才能投入商业化运营。

不管是e-share mobi还是Easy Ride,都体现日产汽车在自动驾驶和无人驾驶方面的坚定信心,同时也意味日产汽车在未来汽车产业链中占领先机。

# 开着上汽通用别克GL6回家过年!

青年报 孙臣

最近有一款车特别火,大家通过名字也能大概摸清楚它的定位——上汽通用别克GL6,这是一台带着大哥GL8光环定位在20万元以内的家用MPV,以全系2+2+2的6座为卖点,准备侵占途安L的市场。

又到了年末,以前在外打拼的人们能开着一辆新车回家过年那是非常幸福的一件事,但很少有一台车能兼具性价比和幸福感。GL6做到了,虽然它没有GL8豪华,但它做到了同级别里更好的舒适感,同时能容纳更多家人一起出行,GL6走的就是家用亲民路线。

### 外观:家用亲民路线

外观上你会发现GL6还是有一定的GL8的影子,不过整体缩小的尺寸感觉会比GL8更加灵动,更贴合家用的味道,恰到好处的镀铬装饰在一定程度上提升了精致感,家族化的飞翼式中网会延展至大灯内部。

配置层面低配与中配采用了卤素大灯,顶配GL6采用了远

近光一体式LED大灯+LED日间行车灯,点亮速度和照明效果都不错,不过取消了前雾灯设计。

在车身尺寸方面,别克GL6明显更长,但宽度与高度不如途安L,在实际乘坐体验的时候也会发现,纵向乘坐空间确实GL6更好,但是车内的宽敞感不如途安L,各有千秋。

车尾的线条很丰满,没有GL8那样板正,符合一台家用MPV的定位,后备厢上包含了所有灯光,所以在打开后备厢内部两边还设置了示宽灯与转向灯,保证了在开启后备厢之后其他社会车辆对于本车位置的掌握。车尾上18T冷不丁一看跟1.8T没什么区别,谁会想到是1.3T三缸的车呢。

### 空间:2+2+2的布局

内饰上还是熟悉的别克风格,GL6的中控还采用了非对称设计,坐姿也很像轿车,更不会有司机的感觉;中控多媒体系统界面跟GL8一样,实际上GL6采用了更新的系统,所以在优化方面做得还不够彻底,但在使用的时候还是能感到定位上的差距,

不管是流畅程度还是反应速度都有所下降。

不过内饰在用料上还是很用心,副驾驶前面采用了软质蒙皮设计,上面还做出了纹理,无论是从手感上还是视觉上都十分有档次感。其他细节部分都用了镀铬来装饰,整体感都比同级别的MPV车型要有质感些。

乘坐空间方面由于采用了2+2+2的布局方式,所以每排乘客的横向空间会相对宽敞,第二排前后可调整的范围幅度非常大,用来保证全车乘客都有一个良好的纵向乘坐空间;第三排的舒适性以及坐姿都可以接受,即便是满载6人的情况下应付中短途的需求也是没有问题的。

### 动力:称心如意

动力上来看,别克GL6全系采用了1.3T涡轮增压发动机,最大功率163马力/5500rpm,峰值扭矩230牛·米/1800-4400rpm,整体参数很不错,超越了VAG集团低功率版本的1.4T发动机,全铝缸体,涡轮增压器来自三菱重工;全系均为6速自动变速箱,没有采用双离合的决策非常



正确。

现在挺多车都1.2T,但起码是个四缸,况且这还是6座MPV,1.3T三缸发动机的动力表现多少都会让大家带来一些质疑,不过上手之后笔者发现它的表现出乎意料的好,可以轻松地完成起步、提速等动作,油门易于掌握,不窜不肉,第一印象很好。

日常行驶,速度提升至120km/h之内很轻松,6速自动变速箱的日常表现真是比双离合

舒适省心太多,除了保证平顺性之外,它的换挡逻辑也相当不错,美中不足的是升降挡速度稍慢,更偏平顺和舒适。

作为一台主攻家用市场的MPV,别克GL6这次也算是找准了定位,产品与价格控制的都比较合理,把住了6座车型6年免上线年检的政策给消费者带来的便利性。目前合资紧凑型MPV的竞争并不激烈,作为新兴市场的到来是做了充足准备的。