



博泰车联网以综合型智能座舱全栈解决方案为长，主要技术涵盖操作系统、智能语音、硬件、高精地图和云平台五大领域。

纵目科技则主要提供自动驾驶和高级汽车辅助驾驶产品及技术。2022年，纵目科技便发布了行泊一体产品Amphiman系列，而在此次上海车展上，纵目科技又发布舱驾一体Trinity系列。

双方的合作方案基于目前行业主流的芯片平台地平线征程3和高通8155。采用双芯片融合设计，舱驾共享一套冷却系统，并采用分时复用芯片资源方案，可同时满足座舱与智驾系统的算力需求。

在座舱方面，产品覆盖HUD、仪表、中控、副驾娱乐等常规功能，支持智能语音、人脸识别等智能化功能，同时接入4路AVM，可实现实时360°全景影像的拼接与渲染。



而在智能驾驶方面，不同价格区间则有着明显的区别。

目前大部分10万及20万级别车型的智能驾驶能力普遍在基本的L2级别功能，包括自动泊车、ACC车道保持等，用户也不会对更高阶的领航辅助提出要求。而到了30万级别的车型，则会对智能驾驶能力提出更高的要求，包括高速领航辅助，甚至城市领航辅助都会成为不同企业间的竞争内容，这种方案通常会采用英伟达Orin X或者双J5的方案。

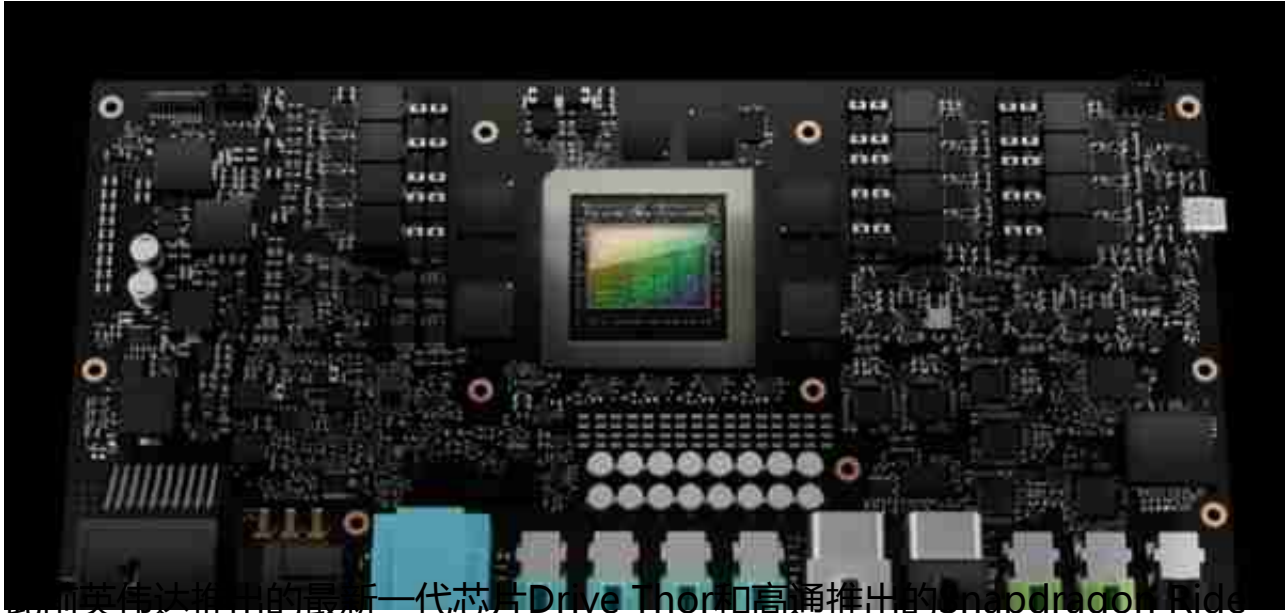
而在市场竞争激烈，企业对成本控制更加敏感的背景下，性价比仍是大部分方案追求的主要目标。这也符合目前行泊一体方案的配置。

例如，当前各家公司推出的行泊一体方案中，德州仪器的TDA4芯片就是兼具性能与成本优势的优秀代表。

以当前已经量产的TDA4 VM为例，算力8TOPS，支持深度学习和实时图像处理，功耗5-20W，无需主动冷却，同时可支持800万像素的摄像头接入。

包括百度、大疆、Nullmax、福瑞泰克、知行科技等多家自动驾驶科技公司选择了将TDA4作为行泊一体解决方案的芯片。

博泰与纵目的合作方案，从芯片配置来看就属于强座舱，而智驾性能则偏基础的方案。这一方面更适合目前主流市场的性价比路线，适合大范围的量产。同时，座舱也是博泰聚焦的领域。



此前英伟达推出的最新一代芯片Drive Thor和高通推出的Snapdragon Ride Flex芯片算力均达到了2000 TOPS。官方发布时就明确表示可用作舱驾一体芯片。此外，黑芝麻智能也推出了可进行跨域融合计算的芯片C1200，能满足包括电子后视镜系统、行泊一体、整车计算、信息娱乐系统、智能大灯、舱内感知系统等跨域计算场景。

但目前，离舱驾一体芯片真正落地还有一段时间。Drive Thor预计到2025年量产，C1200今年下半年提供样片，最快也需要明年底量产。

而博泰与纵目科技提出的这个方案，则以两颗SoC的策略做到了较低成本的落地。博泰与纵目科技的这次合作可以说是走出了舱驾一体的第一步。

04. 安全、交互、泊车效率是关注重点

商业价值之外，“安全、智能交互、泊车效率”也是博泰与纵目科技此次舱驾一体方案关注的重点领域。

座舱安全方面，包括车辆的主动安全系统、被动安全系统、驾驶员监控系统等都将得到进一步的优化。例如，在主动安全系统方面，整套系统采用鱼眼摄像头、毫米波雷达、超声波雷达等技术，可提供更加精准的环境感知和预警能力，从而提高驾驶安全性。功能上，不仅支持盲点检测、前向紧急避让、前向碰撞预警等基本的安全预警功能，还可以提供车道偏离预警、预碰撞预警、变道辅助等安全预警功能，帮助减少事故的发生概率。

同时，座舱的交互体验也将得到全面升级，包括座舱表达、舱外表达、舱内干涉等。例如，人机共驾语音交互就将得到大幅提升，在遭遇恶劣天气情况下，座舱会提醒驾驶人员“恶劣天气可能导致传感设备识别不准，请目视前方，关注路况，随时

准备接管驾驶”。

泊车功能将更加高效。资料显示，纵目科技自动泊车系统累积量产车型场景库数据已经达到1000+，特别是全国不同城市中真实用户场景中存在的大量Corner case，基于大规模量产形成数据闭环，并通过影子模式持续训练算法，从而实现快速升级迭代。

在舱驾体验上，该方案结合双方对智能座舱与智驾、泊车场景结合的理解，规划了40+的座舱与行泊深度融合的实用场景，充分发挥座舱在人机交互与车内视觉方面的优势，让驾驶者状态与意图更多参与行泊决策，更接近人机共驾与人车合一体验。

纵目科技在上海车展期间发布了Trinity舱驾一体方案，同时又与博泰车联达成合作，共同发布了舱驾一体方案。从发布节奏来看，卷完行泊一体，舱驾一体的新战场也已然开启。