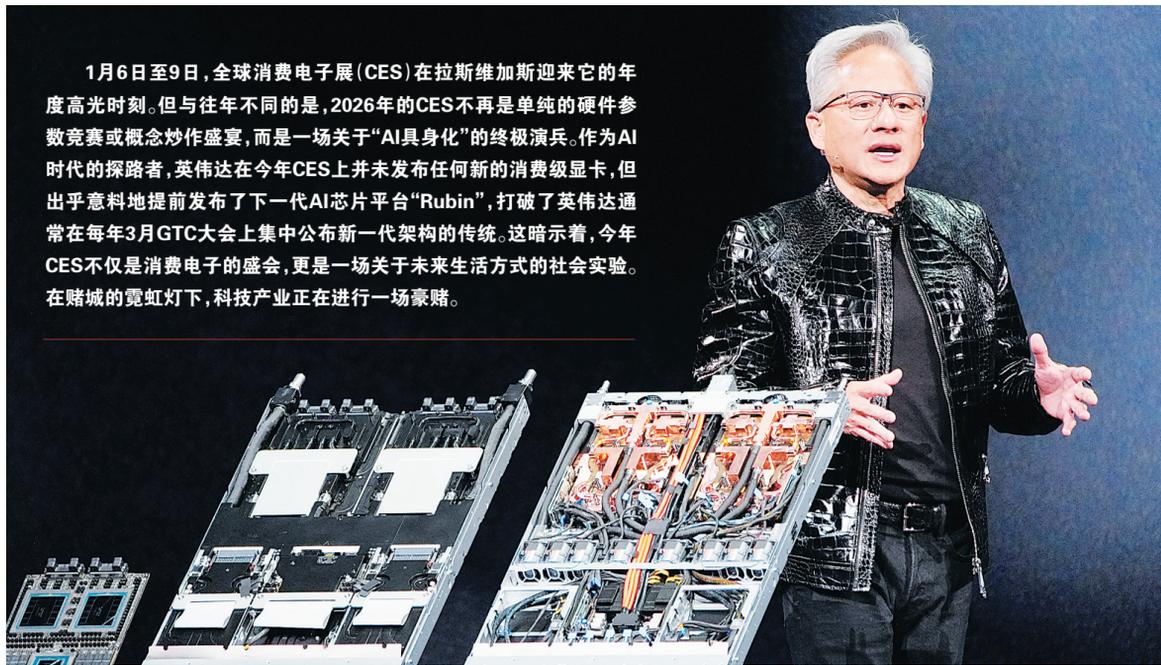


英伟达CES亮出新牌



在国际消费电子展(CES)开幕前夕,英伟达(Nvidia)创始人兼首席执行官黄仁勋在Nvidia Live活动上发表演讲。视觉中国/图

1月6日至9日,全球消费电子展(CES)在拉斯维加斯迎来它的年度高光时刻。但与往年不同的是,2026年的CES不再是单纯的硬件参数竞赛或概念炒作盛宴,而是一场关于“AI具身化”的终极演兵。作为AI时代的探路者,英伟达在今年CES上并未发布任何新的消费级显卡,但出乎意料地提前发布了下一代AI芯片平台“Rubin”,打破了英伟达通常在每年3月GTC大会上集中公布新一代架构的传统。这暗示着,今年CES不仅是消费电子的盛会,更是一场关于未来生活方式的社会实验。在赌城的霓虹灯下,科技产业正在进行一场豪赌。

Vera Rubin已投产

AI竞赛进入新一年,英伟达决定加速出击。当地时间1月5日,英伟达首席执行官(CEO)黄仁勋在美国拉斯维加斯消费电子展上发布新一代Rubin平台。他说,该平台在推理成本和训练效率上实现大幅跃升,已全面投产,拟下半年发货。

Rubin并非空谈。早在2025年3月的GTC大会上,黄仁勋就已预告了代号“Vera Rubin”的超级芯片,并明确其将于2026年量产。此次在CES上,黄仁勋对Rubin平台进行

了系统性发布,Rubin成为英伟达最新GPU的代号。

“Rubin的到来正逢其时。无论是训练还是推理,AI对计算的需求都在急剧攀升。”黄仁勋表示,“我们坚持每年推出新一代AI超级计算机,通过6颗全新芯片的极致协同设计,Rubin正在向AI的下一个前沿迈出巨大一步。”

据称,Rubin平台采用极端协同设计理念,整合了6颗芯片,包括NVIDIA Vera CPU、Rubin GPU、NVLink 6交换芯片、ConnectX-9 SuperNIC、BlueField-4 DPU以及Spectrum-6以太网交换芯片,覆盖了从计算、网络到存储与安全的多个层级。

相比前代Blackwell架构,Rubin加速器在AI训练性能上提升3.5倍,运行性能提升5倍,并配备拥有88个核心的新款中央处理器(CPU)。相比英伟达Blackwell平台,Rubin平台实现推理token成本最高可降低10倍,训练MoE(专家混合)模型所需GPU数量减少4倍。作为对比,GPU是显卡的核心计算芯片,显卡则是包含GPU、显存、供电、散热与视频输出接口的完整硬件设备。

在生态层面,Rubin已获得头部厂商和模型公司的集中响应。AWS、Microsoft、Google、OpenAI、Anthropic、Meta、xAI、CoreWeave等均被列入首批采用名单。

强调物理AI

Rubin在CES的提前亮相,也引发了外界对英伟达产品发布节奏变化的关注。对此,英伟达高管回应称,目前构成Vera Rubin平台的6颗芯片已经全部到位,相关系统已在运行真实应用负载,并取得了积极结果。

此次在CES上提前披露Rubin,主要是为了尽早向生态伙伴提供工程样品,方便其为后续部署和规模化应用做准备。英伟达同时强调,Rubin仍将按照既定节奏推进,计划在明年下半年进入量产爬坡阶段,这一时间安排与此前披露的路线图保持一致。

在演讲中,黄仁勋展示的不只是Rubin平台。英伟达还发布了一系列AI体系产品,包括开源模型、AI存储、物理AI等。这是英伟达的全栈AI布局,同时也是其在继续释放信号:AI重心继续从“训练规模”转向“推理系统”。

同时,黄仁勋特别强调了物理AI。在更长期的布局上,英伟达围绕物理AI推进,发布了一系列开源模型、开发框架和硬件平台,将AI能力从数据中心延伸至机器人、自动驾驶与工业边缘场景。

他认为,AI的演进可以分为四步:感知AI(Perception)、生成AI(Generation)、代理AI(Agentic)、物理AI(Physical)。“当模型能够理解质量、摩擦、惯性、动量守恒,AI才真正走出屏幕。”

与传统生成式人工智能不同,英伟达所强调的“物理AI”并非只停留在文本、图像或代码层面,而是能够理解物理世界的运行规律,并在现实环境中执行任务的智能系统。这类模型通常先在高度逼真的虚拟环境中通过合成数据进行训练,再被部署到机器人、自动驾驶汽车或工业设备中。

黄仁勋表示:“AI已经不再是一次性问答的聊天机器人,而是能够理解物理世界、进行

长期推理、使用工具完成真实工作,并同时保有短期和长期记忆的智能协作者。”

硬件与真实场景

在CES官方的描述中,“多年来AI一直是CES的一部分,但2026年它已然成为无法忽视的焦点”。这句话背后,是整个科技产业正在经历的深刻转折:AI不再比拼模型参数,而是全面进入硬件与真实场景。

据报道,黄仁勋在48小时内横跨四场重磅活动,与西门子探讨工业AI、与联想推进混合AI、与AMD和英特尔共话生态协同,这一紧凑行程本身就是信号:AI的价值不再由算力决定,而是由场景定义。

此次面向机器人领域,英伟达发布了Cosmos与GROOT系列开源模型,用于机器人学习、推理与动作规划。“机器人领域的ChatGPT时刻已经到来”,黄仁勋表示,“能够理解现实世界、进行推理并规划行动的物理AI模型,正在解锁全新的应用场景。英伟达覆盖Jetson、CUDA、Omniverse以及开源物理AI模型的完整技术栈,正在赋能全球合作伙伴,通过AI驱动的机器人重塑各个行业。”

让自动驾驶汽车“思考”,也是英伟达重点聚焦的领域。黄仁勋认为,自动驾驶将成为物理AI的第一个大规模应用场景。此类系统需要理解现实世界、做出决策并执行动作,对安全性、仿真和数据要求极高。

一位业内人士对北京商报记者表示,这意味着在2026年将出现三个趋势:一是“模型小型化”,在特定任务上可以媲美云端大模型;二是“交互多模态”,语音、视觉、手势、脑机接口将融合为自然的交互方式;三是“服务订阅化”,硬件将便宜甚至免费,AI服务按月收费成为商业模式。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

全球首款可量产全固态电池发布

今年CES上,在英伟达、AMD一众热点公司的新闻中,一家来自芬兰的初创公司Donut Lab的消息“异军突起”。这家公司在此次CES上带来了其宣称的“全球首款可量产全固态电池”,该电池将搭载在Verge Motorcycles的TS Pro和Ultra两款电动摩托车上。

公开资料显示,Donut Lab是一家规模较小的公司,由Lehtimäki创立,他同时也是Verge Motorcycles的创始人。

Verge的官网显示,TS Pro宣称搭载了摩托车领域首款全固态电池,并已经开启预订,预计交付时间是今年一季度,不含税价格为2.99万美元。该车有两种电池可供选择:标准电池(续航里程217英里)无需加价,大容量电池(续航里程370英里)则需要加价5000美元。

Verge在官网并未大肆“鼓吹”这款全固态电池,但根据Donut Lab的官方信息,这款全固态电池的性能非常“炸裂”,与当下的电池技术相比,几乎实现了全维度超越。该电池能量密度达到400Wh/kg;5分钟即可充满电;设计循环寿命达到10万次;成本低于锂离子电池。简而言之,这款电池跑得快、充得快、寿命长,还便宜。

另外,Donut Lab还表示,这款全固态电池具有极高的安全性,已通过极端条件下的严格测试。例如,在极端严寒环境(-30摄氏度)中,电池仍能保持99%以上的容量;加热到超过100摄氏度时,电池依旧能维持99%以上的容量,且无任何起火或降解迹象。

一直以来,电池领域都有“不可能三角”的说法,即电池的三大核心指标(性能、成本、安全)难以兼顾,优化其中一项往往需要牺牲另外一项甚至两项。

如果Donut Lab宣称的电池参数能在量产中全部实现,那么这无疑将是动力电池领域的一项革命性突破。有外媒评价这款电池“听起来好得令人难以置信”。

为什么会有这样的评价?对比当下市面上已发布的前沿电池指标,这款全固态电池的能量密度和快充性能并不算特别夸张——欣旺达在2025年10月推出的新一代聚合物全固态电池,能量密度同样达到400Wh/kg;宁德时代在2025年4月发布的第二代神行超充电池,也已实现“充电5分钟,续航520公里”的商用化。

这款全固态电池的“离谱”之处,在于其循环寿命、成本以及量产时间。从循环寿命来看,上述欣旺达新品的循环寿命为1200次;第五代磷酸铁锂电池的循环寿命大概在3000次以上。Donut Lab宣称的10万次循环寿命,是第五代磷酸铁锂电池的33倍。

以Verge的TS Pro大容量电池版本为例,其续航里程为370英里(近600

公里)。10万次循环寿命意味着动力电池的理论总续航里程可达6000万公里。即使一年行驶6万公里,这款全固态电池在理论上也能使用1000年。

面对如此“炸裂”的数据,网友戏称“这一块电池可以传给你的曾曾孙”。

在成本方面,Donut Lab仅表示该全固态电池低于锂离子电池。众所周知,受限于规模化生产和技术突破等问题,当前全固态电池的成本远高于锂离子电池。

而若不局限于电动摩托车领域,全固态电池技术在更普遍的电动汽车领域显然更为意义重大。资深行业记者Goodwin表示,该技术在大型车辆上的优势更为显著——减重效果与充电速度提升将呈现倍增效应。Donut Lab周一已同时宣布将与电动车公司WATTEV合作,将打造一个超轻量化的模块化电动汽车平台,该平台结合了Donut电机和电池技术。

在量产时间上,按照约定,Donut Lab要在今年一季度随车交付,这也远快于国际车企和头部动力电池企业的进度。丰田在全固态电池领域投入颇大,但受限于材料体系瓶颈、工艺良率、成本控制等问题,全固态电池量产时间一推再推——早期规划2025年小规模量产,后来又宣布2027—2028年在高端车型上首发,2030年后才能进入GWh级大规模量产。业内普遍预期,全固态电池的量产时间基本都在2027年以后。

至于全固态电池达成上述参数指标的设计方案与技术细节,Donut Lab并未提及,也没有透露工厂位置或者建厂进度。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

寒潮来袭 欧洲多地交通受阻



5日,荷兰阿姆斯特丹,史基浦机场,由于冬季恶劣天气,维护车辆正在清理跑道上的积雪。视觉中国/图

受寒潮带来的强降雪影响,近日欧洲多地的空中、地面和轨道交通严重受阻:荷兰阿姆斯特丹史基浦机场大量航班取消,阿姆斯特丹周边列车停运;巴黎地区的两大机场起降航班缩减,地面多条公交线路停运;连接英国与欧洲大陆多地的“欧洲之星”列车大面积停运或延误。

史基浦机场是欧洲最繁忙的航空枢纽之一。受降雪影响,该机场关闭至格林尼治时间5日12时,当天取消约700架次航班,机场关闭期间的抵达航班降降其他机场。法航-荷航集团一名发言人5日说,受寒潮和持续降雪影响,计划取消6日荷兰皇家航空公司在史基浦机场的至少300架次航班。

与此同时,负责巴黎机场运营的巴黎机场集团说,法国民航管理局要求各航空公司在巴黎戴高乐机场和奥利机场各减少15%的航班起降,该措施持续至5日傍晚。

法国交通部长菲利普·塔巴罗说,两座机场约有250辆除雪车处于待命状态。他呼吁旅客出门前确认航班状态。

大雪不仅影响空中交通,还令欧洲地面交通

严重受阻,路面结冰积雪已引发多起交通事故。塔巴罗下令将巴黎周边法兰西岛大区的道路限速降至时速80公里。

运营巴黎公共交通的巴黎大众运输公司表示,已暂停数十条公交线路。

法兰西岛大区网站数据显示,当地道路拥堵总长度逼近1000公里,远超平日约300公里的峰值水平。

荷兰铁路集团公司说,阿姆斯特丹周边地区所有列车均已停运,多地公共交通严重受阻。该公司计划6日启动“冬季运行方案”,大幅减少列车班次。

此轮寒潮席卷欧洲多地。捷克与德国接壤的森林地带录得零下30.6摄氏度的低温;奥地利气象部门向该国西部地区发布寒潮预警,预计6日最低气温降至零下17摄氏度;巴尔干地区多地,尤其是波黑和罗马尼亚遭遇强降雪,多个村庄因道路积雪无法与外界通行。

受持续寒潮影响,预计未来数日欧洲将出现更多交通延误和中断。

北京商报综合报道