



10月新能源汽车销量同比翻倍增长,各大车企争相布局新工厂

两条腿走路的新能源车如何改变生活

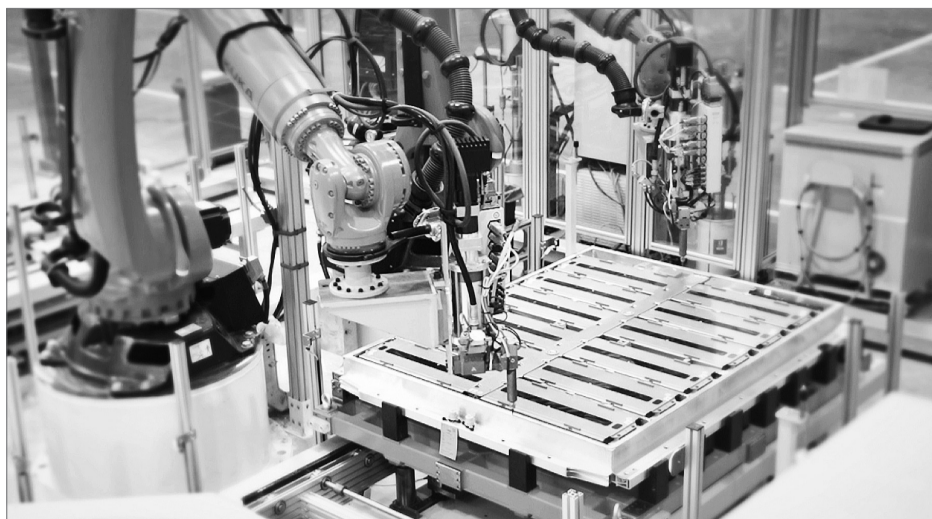
中青报 中青网记者 程鸿鹤

你买新能源车了吗?最近在和上海的朋友聊天时,新能源车总会成为刘劲挑起话头的惯用语。

刘劲如此关注新能源汽车的是上海市最新发布的最限行令。近日,上海市发布限行新政,宣布自2020年11月2日起,每个工作日的7:00至20:00,高架路段对悬挂外地车牌的车辆限行。2021年五一后,每个工作日的7:00至10:00点和16:00至19:00,上海市内环内的地面道路将禁止外地车通行。这是上海首次发布内环线区域禁止外地车驶入的交通管理措施。

对持有外地汽车牌照的刘劲来说,在上海购买一辆新能源车并申请绿牌,是满足自己出行刚需的最快捷方式。

从续航里程到售后服务,从价格到充电桩,我几乎在附近各个新能源汽车4S店内问了个遍。刘劲告诉记者,为了尽早敲定目标,拿下新车和绿牌,自己恶补了不少新能源汽车的相关知识。



一汽-大众佛山MEB智慧工厂被大众集团视为电动汽车战略样板工厂,而新能源车间是其最大亮点。该车间采用了IVTAC高速冲铆,免对比在线测量、视觉引导系统等先进制造技术,确保了电池包的安全性和可靠性。

换电网络建设,鼓励开展换电模式应用。

而刚刚公布的统计数据则显示,10月国内新能源狭义乘用车销量达到13.4万辆,同比增长112%,环比增长21%。

有分析认为,新能源汽车销量提升的背后,是各大车企对其未来发展前景的看好。

一方面,从电动化切入的新品牌已经初步完成抢滩登陆。蔚来等造车新势力逐步收获了市场的正向反馈。同时,北汽、东风等传统车企厚积薄发,推出了ARCFOX、岚图等主攻高端市场的新品牌。

另一方面,全球汽车巨头不断加码中国新能源汽车市场。从投资建厂到加快产品导入节奏,他们无不将中国视为全球新能源车竞争的主要舞台。

被大众集团视为电动汽车战略样板工厂的一汽-大众佛山MEB智慧工厂,正是观察这一趋势的绝佳窗口。

据了解,一汽-大众基于MEB平台打造的首款纯电动中型SUV——ID.4 CROZZ将在这里投入生产。该工厂目前产能超过60万辆,到2024年,其生产能力将达到77万辆。

避免旧瓶装新酒 新能源车赢得竞争还要用产品说话

当前,我国新能源汽车进入完全市场化的高质量发展攻坚期,新能源汽车已经成为重大发展方向。在2020世界新能源汽车大会上,全国政协副主席、中国科学技术协会主席万钢直言,要实现新能源市场的健康成长,必须推动新能源汽车实现从政策驱动向市场+政策双轮驱动的转变。

一个业内共识是,在销量提升的背后,要想真正打造新能源车的核心竞争力,必须找

到新能源车与传统汽车竞争中的替代性优势,从而建立新能源车良性生态。

事实上,针对新能源车的用车痛点,不少企业正积极创新,争取把痛点变成甜点。

众所周知,在汽车行业,平台整合是行业发展的大趋势。平台化不仅可以同时承载不同车型的开发及生产制造,加快产品布局的速度,也可以降低生产成本。

对于新能源车来说更是如此。与油改电的产品相比,纯电平台的应用能够提升新能源产品的安全性、舒适性以及灵活性等,增强产品竞争力。无论是新能源汽车企业特斯拉、蔚来,还是全球汽车巨头大众、奔驰,在纯电动平台的研发上投入巨资成为他们不约而同的战略选择。

有分析指出,由于新能源汽车与传统燃油车存在巨大的差异,必须从零开始设计全新的电动汽车平台,只有这样才能避免旧瓶装新酒,这也是全球新能源汽车制造的大趋势。

而在一汽-大众产品管理部MEB平台部长王雪峰看来,只有集中优势资源打造全新的电动汽车平台,企业才能真正拥有核心竞争力。研发投入高达70亿美元的MEB纯电平台就是我们加速新能源汽车发展的核心助推器。

得益于大众在电动汽车领域研究的前沿技术,MEB平台实现了灵活的电池排布,同时全新的设计空间让该平台车型可实现更合理的前后配重比。此外,它还具备电机、电控、减速器三合一高度集成、智能能量管理系统等功能。

王雪峰告诉记者,从一汽-大众佛山MEB智慧工厂生产线上缓缓驶出的巧克力形状的电池组,正是大众为电动车主里程焦虑开出的药方。

据介绍,得益于MEB平台的特殊优势,

国民车如何解新题

奔腾B70找到平衡 需求与潮流的新法则



在衡量一款车型能否成为国民车的诸多因素中,最重要的就是产品属性是否满足消费者的需求。而随着新生代购车群体的出现,人们越来越在乎与汽车之间的情感链接和品牌认同。这也意味着,真正的国民车必须学会跳出产品本身。

国民全新升级的需求是什么

在一份以“什么是国民车”为主题的问卷调查中,网友总结了国民车的四大特点:价格实惠、经济耐用;符合国人审美标准,产品生命力强;单一车型在市场上占到相当大的比例与数量;必须是本国品牌。

从调查结果不难看出,在衡量一款车型能否成为国民车的诸多因素中,最重要的一点就是产品属性是否满足消费者的需求。放眼全球市场,美国充满肌肉感的大皮卡、日本精致的小型车、欧洲风格的旅行车,无不是满足了不同市场的用车特点和需求。汽车行业分析师刘志超认为,需求造就经典,是汽车圈里永不过时的定律。

作为扎根市场多年的中国自主品牌,一汽奔腾旗下的多款车都曾是人过目不忘的经典产品。如今,面对市场的变化,一汽奔腾同样调整发展的方向,推出了全新的第三代B70车型。

目前,传统家轿基础功能同质化严重,用户在价格和体验之间面临取舍。但是新生代对美好生活、美妙出行的更高期待,渴望爱车能给自己带来更强的自豪感、更多的高级感、更深的认同感以及更大的价值感。在中国第一汽车集团有限公司党委常委、副总经理,一汽奔腾轿车有限公司董事长、党委书记孙志洋看来,当前人们对家轿的需求产生了新变化,这意味着企业必须尽快解答这些新课题。

针对用户需求的变化,全新第三代奔腾B70也进行了许多调整。例如,在外观上,全新第三代奔腾B70采用了变曲率设计,GT风格掀背等设计语言,并通过细节调整进一步提升了整车辨识度。

与此同时,全新第三代奔腾B70还搭载了第三代1.5T智擎动力+7速湿式双离合,动力总成最大功率124kW,峰值扭矩258N.m,可实现39.06%超高热效率,兼顾动力和经济性。

为了进一步提升安全性,全新第三代奔腾B70通过搭载交通拥堵辅助、全自动泊车系统等14项ADAS辅助驾驶功能,以智能科技防患于未然。孙志洋介绍说,新车还搭载了3D全息投影技术、数字钥匙、智能家居互联等前沿科技,能为用户带来更人性化的驾驶体验。

正如经济学破窗理论所阐述的那样,人们要学会多角度、多个广度的去看问题。北京大学经济学院副教授薛焱认为,除了用产品力满足人们的需求,真正的国民车还应该学会跳出产品本身,学会与消费者的其他诉求相呼应。

据介绍,全新第三代奔腾B70的预售价为10.99万-14.99万元。一汽奔腾轿车有限公司副总经理兼销售分公司总经理、党委书记王胜利向记者坦言,作为一款超越的新国民家轿,这一预售价有理由让人惊喜。

在他看来,除了打造过硬产品力,提供有竞争力的产品定价,为用户打造购车无忧的价值体验还需要更多组合拳。

据介绍,从四免四终身、鲜7重礼的预售政策,到抽取7折车和出行生态畅享礼包的线上平台专属优惠,一汽奔腾拿出了更多细致入微的购车红包。

更好的产品品质和强有力的优惠政策,让这款新车有了更强的竞争力。刘志超分析说,围绕人、车、生活场景,针对用户的各种痛点和需求,一汽奔腾的一系列家轿攻势正在奏效。

如何讲好国民车的新故事

知名咨询机构尼尔森发布的《2019汽车年轻群体洞察与需求分析》指出,随着新生代购车群体的出现,人们越来越在乎与汽车之间的情感链接和品牌认同,而这也在深刻影响着汽车市场的发展趋势。

在全新第三代奔腾B70预售的现场,奔腾车主、经销商代表和一汽奔腾新老员工分



参观者在体验一汽-大众基于MEB平台打造的首款纯电动中型SUV ID.4 CROZZ。

这些电池组可被安装在车辆底部,这样既能带来最大化的电池容量,同时还实现了扩展性,拥有一定的灵活变化度,可以提供不同续航里程的选择。

在可扩展电池系统的支持下,基于MEB平台打造的ID.4CROZZ可以实现超过550公里的续航里程。一汽-大众佛山MEB智慧工厂工程师刘旺透露称,除了灵活的电池布局外,新车还配备了智能能量管理系统、热泵技术等先进技术。

其中,智能能量管理系统可提升车辆续航里程,通过全方位节能、加强能量回收、精准控制电耗以及提升能量利用率等方式,实现车辆电能的最大化利用。

值得一提的是,随着智能化网联化的发展,传统汽车分布式的电子电器架构有可能出现算力、扩展能力、在线升级能力不足等问题。这就要求电子架构从分布式系统到集中式系统化。

据介绍,MEB平台采用了E3电子电器架构。该构架具备可升级、可扩展、可复用以及可移植等特性,可以快速识别用户需求,并实现迭代升级。

MEB平台带给用户更好的空间体验,以及更真实、更多样化的续航选择、更好的性能,同时还可以全面满足消费者对自动驾驶、车联网、电动化以及现代移动出行功能需求。王雪峰说。

有分析认为,随着补贴政策的持续调整,新能源汽车即将与传统燃油车短兵相接。那些从用户需求出发,认认真真打造产品的企业,才有机会赢得这场竞争。

白曰说,随着一些原本备受诟病的问题得到解决,不少消费者已打心底里接受了新能源车。在刘劲看来,以新能源车为代表的创新事物回应了消费者对于消费升级、智慧出行的呼唤。

有人说,新能源车要想赢得新的发展,必然要实现政策和市场两条腿走路。这意味着,必须有越来越多的创新科技从实验室走出,让更多的消费者从发展新能源车中受益。

中青报 中青网记者 程鸿鹤

当前,随着汽车与信息通信、人工智能、互联网等行业的深度融合,智能网联汽车进入了技术快速演进、产业加速布局的新阶段。近日,出席2020世界智能网联汽车大会时,工业和信息化部部长肖亚庆表示,随着新产品、新业态、新模式不断涌现,与之相关的标准法规、商业模式等重大问题则需要加强研究,并取得更多实质性成果。

长期以来,汽车产业不仅被视为我国建设制造强国的重要支撑,也是国民经济的重要支柱,更是推动新一轮科技革命的重要力量。在新一轮科技革命风起云涌的当下,以电动化、网联化、智能化、共享化为代表的汽车新四化,是世界汽车产业转型的主要方向,也是我国建设汽车强国的突破口。

路线图加速智能网联汽车产业布局

在2020世界智能网联汽车大会上,来自全球20多个国家和地区的专家学者、企业代表找到了新主题——智能新时代,车联新生活。事实上,从标准法规到技术创新,从示范应用到各产业融合发展,无不需社会各界进行合作和探索。

工信部将智能网联汽车作为汽车产业转型升级的重要战略方向。肖亚庆透露说,工信部正组织开展关键技术攻关和载人载物应用示范,推动计算平台、激光雷达等尖端技术研发取得突破。

目前,有15%的上市车型搭载了L2级自动驾驶系统,还有部分汽车开展了特定场景下L3级自动驾驶车型的检测验证。肖亚庆表示,未来,工信部将在完善标准法规政策、构建产业创新生态、加快网联基础设施建设、深化国际交流合作等方面持续发力,为智能网联汽车发展保驾护航。

值得注意的是,今年被视为智能网联汽车发展的关键节点。

今年2月,国家发展改革委、工信部、交通运输部等多部门联合印发了《智能汽车创新发展战略》,提出到2025年,中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系将基本形成。

此外,不久前出台的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》提出,未来阶段将围绕智能化、网联化以及轻量化,加快布局新一代信息技术,着力推动车控操作系统及计算平台、车规级芯片等自动驾驶技术和装备研制。

值得注意的是,在2020世界智能网联汽车大会上,《智能网联汽车技术路线图2.0》正式发布。

据清华大学教授、国家智能网联汽车创新中心首席科学家李志强介绍,在市场应用方面,该路线图指出,到2025年,L2/L3级智能网联汽车销量占当年汽车总销量的比例将超过50%,到2030年则要达到70%。同时,C-V2X终端的新车装配率将在2025年达到50%,2030年基本普及。

此外,到2035年,中国方案智能网联汽车技术和产业体系全面建成、产业生态健全完善,整车智能化水平显著提升,网联式高度自动驾驶网联汽车大规模应用。

打造智能网联生态 还需不断 破圈

我们把智能网联看作和底盘一样的基础架构。未来,任何一辆新车都应该实现App远程控制、语音交互等智能网联功能。在上汽通用五菱副总经理兼技术中心总经理练朝春看来,和其他车辆的低配、高配不同,智能化不应该被当作一项配置,而应该是新时代汽车的基因。

在2020世界智能网联汽车大会现场,一辆外观小巧的新宝骏E300成了参会者手机镜头中的焦点。

练朝春介绍说,得益于全系标配的新宝骏手机车联网,该车可实现AI人工智能语音交互、大数据实时路况导航、驾控语音微信、手机App远程控制车辆以及车家互联等智能网联功能。据透露,未来新宝骏将为消费者带来更多跨界融合的技术成果。

事实上,练朝春的观点让不少业内人士产生了共鸣。文远知行副

总裁钟华表示,汽车新四化正彻底改变行业的形态,这将让汽车市场转型成为巨大潜力的服务市场。

未来,汽车行业的上下游企业需要突破边界,找到合作伙伴,相关主机厂、运营公司和科技公司都应该携手共进,共同推动这场大变革的发生。钟华如是说。

有分析指出,在汽车市场的低增长成为常态后,智能网联汽车能够从供给侧极大地扩展传统汽车产业的内涵和外延。以此为契机,车企或将改变单纯追求销量的传统发展模式,转而成为消费者和社会提供完善的出行解决方案和更多服务价值,从而打开新的增长通道。

不得不承认,眼下把智能化当作转型方向的汽车企业不少,但真正将其很好融入产品的企业却不多。例如,尽管一些汽车具备了智能网联的能力,但车载智能网联内容和服务却相对匮乏。因此有不少消费者调侃说:再贵的车机系统,也比不过一个10元的手机支架。

汽车企业要想真正实现智能化转型,必须跨出汽车领域,拥抱更大的智能生态圈。在练朝春看来,突破这一瓶颈不能只靠汽车企业单打独斗。

据介绍,自去年4月发布以来,新宝骏品牌已经与华为、小米、苏宁等合作伙伴进行跨界融合。练朝春的话总结就是,车企要把对整车智能空间、电动化和智能化的理解,讲给专门从事智能互联的科技公司听,并一起找到解决方案。

我们的希望是,让汽车与移动支付、移动互联网、自动驾驶、智能家居乃至万物互联等技术相互融合,共同面向用户。练朝春表示,宝骏与智能网联供应商从来不是简单的甲方、乙方的关系,而是在新宝骏这一移动智能空间上,共同为用户创造价值和服务的战友关系。

本届大会为智能网联汽车产业发展注入了新共识,注入了新动力。工信部副部长辛国斌在闭幕式上表示,发展智能网联汽车要凝聚协同发展的新共识,也要展示技术进步的新成果,更要增强创新发展的新支撑。



在2020世界智能网联汽车大会现场,工业和信息化部副部长辛国斌(前排右二)参观新宝骏展台。