火

北京

氢能产业再亮剑 哪些车企准备接招

中青报 中青网记者 张真齐

由于能源需求的日益增长、化石燃料的消耗与 二氧化碳排放总量快速上升 掀起一场 清洁、低碳、 安全、高效 的能源变革已是大势所趋。

作为一种洁净的二次能源载体,氢能够方便地 转换成电和热,转化效率较高,有多种来源途径。咨 询机构威尔森发布的报告指出 ,氢是连接可再生能 源与传统化石能源的桥梁 可以为实现 氢经济 与 现在或 后化石能源时代 能源系统起到桥接作用。

毋庸置疑 ,氢能将是未来能源变革的重要组成 部分。当前,全球氢能发展势头十分强劲,占全球 GDP约52%的27个国家中,已有16个国家制定了全 面的氢能战略,还有11个国家正在制定国家级氢能

作为国家科技应用的排头兵和经济发展的晴雨 表,汽车产业自然是氢能源与燃料电池最广阔的试 验场。尤其随着中国 力争 2030 年前实现碳达峰、 2060年前实现碳中和 目标的提出,如何解码氢能 源与燃料电池 成为中国汽车产业关注的焦点问题。

在近日举行的第六届国际氢能与燃料电池汽车 大会(FCVC)上,飙升的展览面积和参展商数量无 一不印证了这一趋势。更重要的是,通过发布最新技 术、众多落地成果的体验 氢能源与燃料电池再次成 为众多业内外人士关注的焦点。

汽车业悄然 氢 风起

实现碳达峰、碳中和是一项系统工程,需要多 管齐下、综合施策。从交通、发电、工业等多个领域同 时进行绿色低碳转型发展。在这一过程中 /氢能源和 燃料电池也必须贡献自己的力量。在第六届国际氢 能与燃料电池汽车大会上,中国汽车工程学会名誉 理事长付于武直言,虽然氢能源和燃料电池是新兴 产业,但也是各国都在抢占的竞争制高点,更是促进 我国汽车产业转型升级,建设汽车强国的重要 抓 手 之一。

中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长张进 华持同样的看法。张进华表示,中国氢能产业发展晚 于欧美日韩,但目前发展速度迅猛,在产业链布局方 面已逐渐赶超西方国家。

作为清洁脱碳的二次能源,国家和地方对氢能 产业发展高度重视。能源法将氢能纳入能源范畴 ,国 务院颁布的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》对氢能产业发展提出了明确要求。

与此同时,各地陆续发布的 十四五 规划更是 将氢能发展置于重要位置 全国 氢 风已起。张进 华分析说,在这种利好的背景下,汽车业要抓住发展 契机,进一步提升核心零部件、关键材料和燃料电池 系统的性能和技术水平,降低成本。

事实上,中国汽车工程学会早在去年就编制并 发布了《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》。据预 测 到 2035年,中国燃料电池汽车保有量将达到 100 万辆左右,商用车将实现氢动力转型,并建成加氢站

要实现这些目标 燃料电池核心材料、燃料电池 电堆系统、整车、氢气制取及加氢站等关键技术创新

同济大学汽车学院教授余卓平认为,实现碳中 和 已形成全球共识,很多国家都制定了明确的时间 节点。氢能在交通领域的发展正在稳步推进。尤其在



在第六届国际氢能与燃料电池汽车大会举行期间,上海与苏州、南通等地联手,共同启动燃 料电池汽车城市群合作。

重型卡车领域 燃料电池汽车将为成为一个重要的

创新能力不断提高,国家也开展了许多创新项目来

推动产业的发展,燃料电池汽车产业前途一片光

Tim KARLSSON表示,未来氢能及燃料电池汽车

究,对燃料电池汽车进行大规模的部署和应用;另一

方面则需要政策保持足够的稳定性,通过战略、路线

图的发布,以及投资来促进基础设施的建设、燃料电

池汽车技术的研发 发掘氢能燃料电池更多的业务

自主品牌迎来发展新风口

作一场 头脑风暴和思维桥梁 的话 那么在会场外

围的实车展示区 则拉近了氢能与燃料电池产品与

日常通勤使用。在永安行氢燃料电池展区,一辆蓝

自燃的风险,而且电瓶等关键零部件容易被盗。这辆

燃料电池车就不会有这样的问题。试着骑行了一圈

头与链条连接的斜杠处 ,而车座下面是储能与电动

机。永安行计划初步生产1000辆,在今年10月推出

的崛起为各大出行厂家,尤其是自主品牌厂商提供

了全新的发展机遇,共享汽车只是其中的一个缩影。

在于其动力系统的改变 其燃料电池系统由一汽自

10秒 最高车速可达 160km/h .NEDC 的续驶里程约

主研发 多项核心技术指标均处于行业领先水准。

队体验红旗H5-FCEV(氢燃料电池)车型。

后,参观者孙家儒对燃料电池共享单车很满意。

色的燃料电池共享单车引起了不少人的围观。

如果将第六届国际氢能与燃料电池汽车大会比

这辆车起步很快,整体质量也不沉,非常适合

以往的电动自行车虽然也比较方便,但有充电

据工作人员透露,该燃料电池车储氢罐位于车

与10年前电动汽车类似的是,氢能和燃料电池

在展馆外侧的乘用车试乘试驾区,很多人在排

据一汽红旗工作人员介绍,H5-FCEV的重点

数据显示,H5-FCEV的百公里加速时间小于

明。余卓平自信地说道。

产业的发展要重点部署。

模式。Tim karlsson总结说。

普诵消费者之间的距离。

当前各项技术也都在积极研发中,我国的自主

国际氢能经济和燃料电池伙伴计划执行主任

发展氢能及燃料电池,一方面需要持续创新研

为520公里,截至目前,该车此前已经完成试运行。

与红旗H5-FCEV同时亮相的还有长安汽车的全 长安 CS75 FCV。长安 CS75 FCV 采用的是氢燃料供能,储氢罐能存储4kg氢气,百公里 消耗氢气0.8kg NEDC续航里程可达600公里。

作为氢能汽车的坚实拥趸,同行的加入让长城 汽车更加坚信这一路线。有消息称,长城汽车旗下高 端电动品牌 沙龙智行 或将总部由上海搬至北京亦 庄经济技术开发区 同时原有的高端智能纯电动车 品牌定位可能也会调整 转型为 氢能源+增程式

今年3月,长城汽车董事长魏建军曾表示,沙龙 智行将切入30万元以上市场,品牌定位要比肩甚至 超越 WEY 品牌。可以确定的是 ,长城汽车基于氢柠 技术打造的全球首款C级氢燃料电池SUV将于今 年年内推出、续航里程可达840公里。

事实上,以中国一汽、长城汽车为代表的自主品 牌车企一直在对氢燃料电池汽车关键技术进行布局。

2018年6月,上汽集团旗下捷氢科技正式成立。 捷氢科技目前已掌握燃料电池电堆、系统等核心关 键技术,具备完整的自主知识产权,累计参与15项 燃料电池国标制定 发布 7 项燃料电池汽车企业标 准、350项燃料电池相关领域专利。配装捷氢科技燃 料电池的荣威 950 燃料电池轿车也成为国内唯一一 款实现公告、销售和上牌的燃料电池乘用车。

按照《中国氢能产业基础设施蓝皮书》的规划, 到 2030年 氢能产业将成为我国新的经济增长点和 新能源战略的重要组成部分,产业产值将突破1万 亿元;国内将建成加氢站1000座,氢燃料电池汽车

但记者查阅公开数据发现,2020年中国氢能源 汽车产销量不超过2000辆,全球氢能源车保有量也 仅有3.2万辆。开发这一巨大的市场显然绝非一日之 功。对此,国鸿氢能副总经理刘志祥直言:燃料电池 企业和整车制造企业需要重视当下、规划未来。

政府应看得近一点 企业应看得远一点 资本则 要看得宽一点,技术应看得严一点。刘志祥如是说。

全产业链还需共同 添砖加瓦

氢能源与燃料电池的发展刚刚起步 从它的身 上,我看到了10年前电动汽车产业发展的影子。谈 及氢能源与燃料电池的发展时,清华大学车辆与运

载学院教授赵福全感慨说,随着 双碳 战略目标的 提出、氢能源的开发、利用将进入实质性发展阶段。

在展馆外侧的乘用车试乘试驾区,很多人在排队体验红旗H5-FCEV(氢燃料电池)车型。据

介绍,其燃料电池系统由一汽自主研发,多项核心技术指标均处于行业领先水准。

中国汽车工程学会副秘书长王菊也赞同这一观 点。她认为,电动汽车从最开始的 不被接受 到如今 遍地开花 ,离不开政策、产业、企业等多方面的支 持,而电动汽车10多年来的成功也为氢能源与燃料 电池的发展提供了模板 增强了信心。

双碳 战略目标的提出 将彻底释放氢能的发 展热情。王菊告诉记者,作为处于发展初期的能源 形式,氢能的开发利用更依赖基础设施建设和法规 制度引导,而这都需要国家层面统一决策。

显然,在这种情况下,全产业链应该共同 添砖 加瓦 ,共同推进氢能源与燃料电池发展的脚步。

在第六届国际氢能与燃料电池汽车大会举办期 间,上海与苏州、南通、嘉兴、淄博、鄂尔多斯等地联 手,共同启动了燃料电池汽车城市群合作,以打造产 业规模最大、生态环境最优、整体竞争力最强的燃料 电池汽车产业集群。

王菊表示,在氢燃料电池领域,每个城市的产业 链都不够齐全,资源禀赋亦不同,希望通过城市群的 示范项目整合,实现城市优势互补,携手加快核心关 键零部件技术全面突破 打通车用氢气供应瓶颈 引 领整车示范推广规模化。

尽管氢能源与燃料电池发展的前景光明,但中国 燃料电池汽车产业仍面临核心技术和关键零部件缺 失、企业创新能力不强、加氢设施建设难等突出问题。

例如碳纸、空压机、氢气循环泵、储氢系统瓶口 阀等关键制氢的材料和部件,中国目前总体上都还 依赖进口。同济大学新能源汽车工程中心副主任、 燃料电池复合电源研究所所长张存满提醒说,在储 运过程中极易发生泄漏 安全性和经济性是氢气的 储存和运输中不可忽视的问题。

相关企业要加快轻质、耐压、高储氢密度、高安 全性的新型储罐的研发工作,完善化学储氢技术中 相关储氢机理 提高各类储氢技术的效率。 张存满 建议说,中国汽车产业一定要协同起来,进行产、学、 研的跨界融合和相关企业之间的合作,继续稳步推 进氢能与燃料电池产业发展和升级。

乐观地说,到2030年,燃料电池汽车将具备大 规模商业化的潜能 随着氢能与新能源快速融合 未 来几乎所有能源企业都在进军氢能。张存满预测 说,这样一来,氢能的成本下降空间巨大,消费者可 能更快地用上安全、高效的氢能源汽车

越野不是为了耍酷,而 是为了生活。越了解越野,就 越对大自然有敬畏之心。 在6 月11日开幕的 北京越野懂 咖文化节 上,越野车改装达 人赵大鼎为观众讲解着改装、 野外露营的惊险与刺激,语气 中却充满了谦逊。

此次文化节上人头攒动的 景象并不令人感到意外。这个 夏天,露营成为备受年轻人青 睐的娱乐活动。有数据显示, 目前国内共有2.1万家露营地 相关企业,2020年新注册企业 7933 家 , 同比增长 331.6%。 今年1-5月新注册6941家,同 比增长286.5%。

中青报 中青网记者

许亚杰

此外 天猫连续两年露营用 品的规模都以两倍的速度增长。

The Bussiness Research Company预测称 2021年的全球露营 市场将从2020年的398.5亿美 元增长至450.7亿美元。显然 与 露营有着极强关联性的汽车不 会错过这一波红利。

放在当今的社会背景中, 消费者购买越野车,买的就是 对精彩生活的期望。北京越野 相关负责人告诉记者,举办这 场文化节不只是为了摆出新 车,而是向越野爱好者展示更 多 千人千面的越野乐趣。

越野、露营其实既是一 个专业性很强的项目,也是一 件很简单、纯粹的事情。 户 外旅行达人鼓皮在文化节现场 感慨说,在高强度的工作压力 下,丰富多彩的越野生活会令 更多年轻人着迷。

他曾和妻子一起自驾横跨 欧亚大陆,游历近30个国 家,将 发现世界 付诸行 动。和他一样在此次 北京越 野懂咖文化节 上分享故事 的,还有收藏了几乎所有北京 越野汽车模型的车迷、摇滚音 乐人、赛车手等各方玩家。

世界上并没有一套标准 的生活方式,越野人也不应该 只有一幅画像。正如北京越野 相关负责人所说,每个越野人的后备厢都是藏着

梦想的 工具箱 ,而 BJ40 等拳头产品则要 既装 得下工作的艰辛 ,也装得下生活的梦想 。

此次文化节给越野人提供了一次集体 开箱 的平台 打开后备厢的北京越野产品配合后备厢 外延折叠桌,摆满了车模、手办、占星、香水、线偶、 手工皂、朋克饰品、游戏竞技、时尚服饰和越野户 外道具等物品,供车迷在现场进行置换、交易,淘 到好物的激动和满载而归的获得感,让大家的越 野生活更有记忆点。

过去,曾有人将越野车市场对象分三个层次 狂热者、爱好者、向往者。而在北汽集团越野车销 售服务有限公司总经理彭钢看来 与普诵乘用车 满足人们出行代步的刚需不同,越野车是一种与 生活方式息息相关、玩具属性极强的产品。

在我们这,客户共有两种,一种是入了圈的 一种是还没有入圈的。得益于北京越野积淀的品 牌历史、强大的产品力以及在细分市场的领导地 位 ,吸引已经入圈的用户不是很难。我们正在持续 做好产品的基础上,把越野车用户生态建设好。 他坦言,更难的是让越野车成功 破圈 ,吸引那些 还没有入圈的用户。如果这个圈拓不开,越野车 的销量和市场份额始终会遇到瓶颈。

尽管圈内 老炮儿 一致认为,硬派SUV 不能与越野车画上等号,但向舒适性妥协、向城 市SUV靠拢似乎成了不少新车的选择。 去年上 市的新一代路虎卫士就是典型案例,它第一次取 消了越野车标志性的大梁。 赵大鼎发现,从方 方正正的外壳到醒目的拖钩,不少新车的外观设 计越来越硬派,但承载式车身却暗示着它与越野 车的身份有别。

越野车和它承载的越野文化正在悄然变化, 深耕用户已经成为各大越野车品牌的共识。而在 学习 用户思维 的北京越野看来,呈现燎原之 势的露营文化或许为越野车 破圈 提供了一个

难得的新机遇。 用户购买越野车只是一个起点 ,是他们体验 越野生活的开始。因此,围绕这台车打造的越野生 活,才是我们最核心的商品。北京汽车集团越野 车有限公司党委副书记、常务副总经理张国富介 绍说,自从2019年开启一体化运营以来,北京越

野一直在持续打造线上、线下结合的体验矩阵。

截至目前,北京越野在全国建立了175个网 店、10个专属店、24个越野驿站、45块认证场地、 12个越野公园、1座越野小镇、275个特约服务站 的强大线下体验矩阵。同时,随着 悦野圈 App在 今年一季度推出,北京越野成为首个同时拥有线

上、线下立体化体验矩阵的越野车品牌。 我们不仅联合用户共同打造的越野圈热门 IP ,营造出参与感浓厚的越野氛围 ,更通过跨界合 作让尽可能多的人关注越野车。彭钢总结说 ,只 有将越野真正融入用户生活,中国越野车市场才

能与 更高阶的生活方式 相挂钩。 从阿拉善的漫漫黄沙到白雪皑皑的东北雪

原 ,再到岭南古道的泥泞 ,BJ40 咆哮着绝尘而去 的景象通过手机镜头让不少越野老炮儿大呼过 瘾,也让不少越野爱好者、向往者感到动心。



在 6 月 11 日开幕的 北京越野懂咖文化节 上 ,越野车 改装达人赵大鼎为观众讲解各种改装配件的应用场景。他 表示,越了解越野,就越对大自然有敬畏之心。

给民航客机配上 智慧体检卡

电子飞行记录本首次上岗

中青报 中青网记者 张真齐

近日,民航局新闻发布会公布的数据显示,截至 今年5月底,我国运输航空持续安全飞行129个月、 9366万小时,安全运送旅客48.2亿人次。

长期以来,安全运行都是中国民航业最关注的 核心话题。它不仅关系着行业的发展速度与发展质 量 ,更关乎无数消费者的出行安全和出行便利性。而 在民航安全运行领域,飞行记录本一直扮演着不可 或缺的重要角色。

飞行记录本记录着飞机在运行中产生的所有 故障和信息 是飞机重要的维修记录 相当于一架飞 机的随身 体检卡 。威尔森分析师徐宏解释说,传 统的飞行记录本一直是纸质的,由飞行、客舱、机务 等相关部门的人员手写填报、查询。

随着民航事业发展,在对信息传递速度、机队运 行品质要求越来越高的今天,这样的模式日益显出 诸多痛点。

当前,纸质信息的传递效率低下,飞机的相关 数据需要在航班运行结束、机组回到基地站点提交 飞行记录本后,才能被补录入数据系统。中国东方 航空股份有限公司(以下简称 东航)运行管理部副 总经理施华刚直言,这导致航空公司对于飞机状态 数据难以全面、精准地把握。

与此同时 纸质飞行记录本受时空局限影响较大, 如果遇到飞机在没有录入接口的外站运行多日 飞机实 际状态与航企数据系统里的落差就会更加凸显。一旦在 某个环节 遇到录入出现错漏 也会影响数据的准确性。

此外 徐宏提醒说 一册纸质飞行记录本通常仅使 用一周就会填满 需要替换 替换下来的还得长期存档。 纸张印刷、更换、保存的全过程既繁杂,又大大增加了航 空企业的成本和碳足迹 进而影响飞机的使用效率。 针对这一问题,去年3月东航启动了电子飞行

记录本(ELB)项目。该项目由企业相关负责人领衔, 组成了以东航运行管理部、东航技术公司、东航信息 部为核心的专业团队,在研发中心,飞行,客舱等各 方积极配合下,着手推动项目。

飞行记录本看似简单 ,却承载着机务、飞行和客 舱等各个系统之间关键的信息流转功能 背后是各 岗位、各部门彼此的业务流程梳理,对接着企业生产 运行、机务维修和机组排班等大大小小十几个信息 系统。一句话,飞行记录本要实现电子化绝非易事。

更重要的是,电子飞行记录本在中国民航业尚 无先例,没有现成的咨询通告或指导性文件,全球同 业中也仅有少数领先的航空公司进行了探索。

国汽车出口也达到了比较好的一个阶段。他表示,

出口项目是中国优质产能的输出通路,中国汽车工

业合资合作模式或将由此开启新篇章 ,而作为最大

与乐趣,并将这种技术和性能转化成品牌魅力和个

性标签。北京航空航天大学汽车工程系科研副主任

徐向阳感慨说,只有在汽车市场不断取得技术突破

与创新,才能重新唤起中国消费者对法系车的关注。

车工艺,这将是一款具备市场竞争力的车型。他表

示 通过试乘试驾发现 雪铁龙底盘技术传承让凡尔赛

C5 X的驾乘舒适性完全不输于豪华车品牌,我们完

凡尔赛 C5 X独到的产品战略让新车下线仪式现场

全可以自豪地说 开宝马 坐奔驰、驾乘凡尔赛 。

雪铁龙不断追求极致的技术,为用户带来享受

凡尔赛 C5 X 展现出了当前雪铁龙极致的造

从产品的独特感 到 入门即豪华 的保值政策,

的中法合资项目,神龙公司将扮演重要角色。

几经调研和讨论 项目团队决定研发自主知识 产权 ELB 软件 ,将机组的客户端与机务的后台软件 系统打通,在iPad上安装机组客户端,并通过移动通 信网络实时传输。该项目首先在波音 777 机队使用, 然后再逐步推广。 施华刚回忆说,在随后长达15 个月的时间里,他和同事们在可研分析、需求分析、 软件开发、理顺涉及飞行记录本的业务流程、打通数 据接口、为 ELB 所用的 iPad 研发配置于机上的可充 电存储盒、地面测试、机上测试、机上试运行等多个 领域环环相扣地进行着探索和研发。

由于这项工作在中国民航业没有先例 因此从 构想到最终实现,需要攻克大量技术难关。施华刚 回忆,仅在上机测试环节中,面对测试环境复杂、场 景多变的情况,项目团队就在测试期间总计发现40 多起特定场景下的系统缺陷和优化问题。

我们一边了解一线运行人员具体反馈的问题 一边研拟系统优化和改进方案,同时抓紧落实手册 程序的编写工作。在为期3个月的上机测试中,ELB 项目共完成系统迭代优化9次。施华刚说。

经过不断努力 施华刚和同事的付出得到了回 报。从6月10日起,电子飞行记录本在中国东方航空 股份有限公司的波音 777 机队正式 上岗。这意味 着中国民航业沿用半个多世纪的纸质飞行记录本在



从6月10日起 电子飞行记录本在中国东方航空股份有限 公司的波音 777 机队正式 上岗。这意味着中国民航业沿用半 个多世纪的纸质飞行记录本在这支机队谢幕。

这支机队谢幕。

有业内人士分析指出,这是中国民航首次以电 子飞行记录本取代纸质飞行记录本。此举对航空公 司的信息化建设, 运行品质提升和环保减碳, 都能产 生显著的积极影响。

据测算,如果东航全机队实施电子飞行记录本 运行,按照现有750架飞机统计,每年能为企业节省 的人工, 纸质印刷直接成本就达 2000 万元以上, 还 能进一步带来环保减碳的成效 ,更可以依托信息的 实时传递让飞机的维修安排有力优化,给企业创造 巨大的安全效益、经济效益。

目前,东航已在积极准备ELB项目的升级推进 计划,计划将电子飞行记录本推广至其他机队。未来, 无论在全球哪个航点,只要机组人员轻触屏端,万里 之外的后台就能马上接获信息,为飞机记下最新的 体检卡信息,为民航业安全、高效的发展之路护航。

中青报 中青网记者 许亚杰

全球汽车产业正在有序恢复 ,中国汽车市场不 仅率先摁下 复苏键 更扮演着激活国内消费市场 的重要角色。近日,在神龙汽车成都工厂,随着一辆 蓝色的凡尔赛 C5 X量产车正式下线,这款宣布将 轿车、旅行车和 SUV 三合一 的新车正式步入量产 阶段。未来该车除了在中国市场销售外,还将远销欧 洲等海外市场。

凡尔赛 C5 X 就是用国产车的价格,买到一辆 高品质的欧洲进口车,我们从上到下都对它信心十 足。 东风汽车集团股份有限公司总裁助理,神龙公 司党委书记、总经理陈彬在下线仪式上表示, 神龙公 司成都工厂被誉为东风集团和 Stellantis 集团的 全球 新一代标杆工厂 , 也是凡尔赛 C5 X 全球唯一的生 产基地, 这是雪铁龙品牌首次将全球旗舰车型生产 全部放于海外,全球用户都将开上中国制造的凡尔赛

国家信息中心副主任徐长明认为 ,凡尔赛 C5 X 在成都工厂下线意味着中国造供应全球的时代已经 到来。未来,中国汽车市场将重新进入增长期,而中

中国造 法系旗舰车要销往全球

在北京大学新闻学院副院长刘德寰看来,凡尔 赛 C5 X 具有很强的时尚感和潮流感,对于正在崛 起的二三四线城市年轻消费者来说,这将是一个非 常有吸引力的消费热点。

事实上 ,从 Traction Avant 开启车辆前置前驱 的结构 ,开发出世界上第一辆液压气动悬架系统 ,再 到雪铁龙后轮随动转向技术、N.尔赛 C5 X 所采用 的PHC液压悬挂系统,持续不断的技术创新被视为 雪铁龙品牌的 底牌。

据介绍 ,凡尔赛 C5 X是 Stellantis集团第三代全 新EMP2平台上开发的首款车型。

我们就是扎扎实实造车。作为一个汽车商品要 始终坚持一件事情,那就是回归初心,东风雪铁龙没 有被眼花缭乱的东西迷失自己的本心,而是坚持严 把质量关,让每款车经历严格的开发、试验、量产周

期。陈彬告诉记者 从 2017年 9月立项开发 ,到今年 9月正式上市,凡尔赛C5 X将用48个月完整走完 汽车开发的各个流程,

据他透露,东风雪铁龙将快速响应客户的期待 和热情,紧锣密鼓地展开一系列营销活动。6月16日 开启车型盲订后 ,凡尔赛 C5 X 将在 8 月进行全国试 驾,并在9月正式上市。

作为雪铁龙品牌的全新旗舰产品 .凡尔赛 C5 X 在2021年上海国际车展完成全球首秀后 就肩负着开 拓新市场的重任。在汽车市场迎来巨变、神龙公司试图 加速复苏的背景下 凡尔赛 C5 X 的角色显然更加重要。

接下来,东风雪铁龙将与客户精准沟通,通过 不断推进产品迭代、持续中国化,实现品牌高速发 展。 陈彬信心满满地总结说,凡尔赛 C5 X 将助 推东风雪铁龙进入品牌焕新的 快车道 ,势能持续