



活出中国汽车产业的精气神

出行大市场呼唤更聪明的交通

中青报 中青网记者 张真齐

在《世界经济概论》一书中,作者反复阐述的观点是,随着科技的跃迁式发展,各个产业都被深深地绑定在一起,想要实现某个领域的进步,就要整体协作发展。

这一点在汽车产业中体现得尤为明显。当前,中国已具备结构完整的汽车产业链体系,成为全球重要的汽车零部件生产和供应基地,并培育形成了一批行业领先的优势企业。汽车产业与科技进步息息相关,并与多个产业构成了紧密联系,不仅成为中国经济增长的重要引擎,还成为中国促进双向投资、提升国际合作水平的重要桥梁。

近期,全国疫情多点散发,多地疫情防控等级提升,致使上游零部件供应商生产节奏被打乱。对牵一发而动全身的汽车产业来说,在确保防疫安全的前提下,保证产业链供应、稳住生产经营等已成为重要课题。北汽集团的举措,给产业的发展带来了一些启示。

全力以赴只为产品更好落地

5月7日,极狐阿尔法S全新HI版成功发布。随后,新车上市的新闻刷遍朋友圈,引发广泛关注。当晚,极狐售后服务团队的陈宏光守在屏幕前,观看了发布会的完整直播,心情久久不能平静。

新冠肺炎疫情发生的两年多时间里,为推动极狐零部件售后维修方案的落地、EPC系统的建设、专用维修工具的开发、用户使用手册及维修手册的开发等一整套售后配套体系的建设,陈宏光频繁往返于北京、上海、镇江、武汉、南京几个城市间,成为别人眼中的“候鸟”。

据陈宏光回忆,今年3月初,阿尔法S全新HI版上市在即,为了激光雷达专用维修工具中一个小小的垫片位置调整,他再一次赶赴武汉和镇江。

虽然只是一个小小的垫片,但对于今后的售后维修来说,就是维修一致性通过率从99%到100%的区别。陈宏光对记



在MCU、BMS、VDC控制器的测试过程中,北汽研究总院电控测试部、策略开发部、动力系统部的三部八科中,负责测试、软件、底层、硬件、工具开发等领域的工程师,面对因素众多的实际困难通力合作,加班加点共同推进项目的开展。

者说,为了能够赶上项目开发进度,他没有任何犹豫,带着48小时内核酸证明,背起行囊只身出发。

因为疫情,武汉出站必须要有人来接。而我是临时出发,到了武汉就只能在车站里等。车站里只有我一个人端着电脑,夹着手机,边处理工作,边移动着到处找电源。回忆当时的窘迫,陈宏光感慨万分。

在武汉厂家现场完成垫片模具位置的调整后,陈宏光马不停蹄地赶回镇江工厂,进行整车验证测试。

靠着这样一股志在必得的劲头,陈宏光和同事攻克了售后维修的精度、软件调试、工厂静态标定、售后动态标定等问题,赶在阿尔法S全新HI版上市前,完成了激光雷达专用工具的开发。

4月中旬,极狐用户运营中心接到温州极狐服务中心的用户维修紧急配件需

求,但那时正是苏浙沪一带疫情最严重的时期。如何将配件安全快速地送达温州极狐服务中心,及时完成客户车辆维修,成了一道棘手的难题。

面对难题,身处镇江售后配件仓库的梁文章与物流公司进行多次沟通,在详细了解当地政策的同时,评估多种配送方案。最终,确定了先由中物物流协调专车资源将紧急配件运输至温州,再由温州极狐服务中心进行配件交接的方案。

方案确定后,梁文章分别协调中物物流、区域服务经理及温州极狐服务中心,形成一条完整的配送接力链。沿着这条配送链,紧急配件4月20日自镇江仓库出发,4月23日顺利到达服务站,确保了客户车辆及时维修完成,并如期交付到用户手中。

配件已经送到并且装好了,这个速度超出了我的想象,非常感谢!电话回访时,在电话的另一端听到用户的衷心感

谢,梁文章一颗悬着的心终于放了下来。

面对复杂严峻的疫情形势,陈宏光们和梁文章们没有等一等、靠一靠、缓一缓的思想,而是毅然冲在了工作一线,想尽一切办法,用尽一切力量,整合一切资源,全力保障产品的落地。

调整策略力保研发、营销不中断

在中国汽车工业的起步期,发动机领域的前沿技术都掌握在国外汽车品牌和零部件供应商手里,国内的汽车厂商只能购买成品,因此在采购和生产制造端都受制于人。

不过,这种情况在近年来得到了明显的好转。在科技自强的号召下,一批自主品牌攻坚克难,集中解决了发动机领域的技术难题。如今,面对时常会出现反弹的疫情,自主车企的研发人员并没有停下脚步,反而不断调整策略,力保研发的持续进行。

2022年是N50A项目的关键年,疫情形势复杂,让我们有了更大的压力。谈到这一话题时,北汽研究总院三电中心电控测试部电控测试工程师王海燕说。

她介绍,控制器HIL(硬件在环)测试是电控系统开发流程中的重要环节,为了保证软件能顺利刷车,减少样车下线后的功能性问题,针对自主研发的MCU、BMS、VDC控制器,电控测试部控制器测试科结合项目计划和软件开发进展,统筹规划,制定了针对项目的测试策略。

记者了解到,测试环境搭建是测试工作的首要任务,为了实现真实控制器与虚拟车辆动力学仿真环境的闭环控制,控制器连接束制作是一项必备的定制化工作。

王海燕说:在控制器测试科有个继承已久的传统:不会做线束的工程师不是一名好测试工程师。我们要分配信号资源、接线、剥线、压端子、标签、打通断、量电压等,虽然HIL测试是自动化测试,但线束制作却是工程师们一根线、一根线的纯手工制作完成的。

目前,王海燕和同事正处于3个控制

器并行测试的阶段,由于各控制器均采用了最新一代产品,需求新、功能多、问题多,测试工作的开展相对更艰难。

晚上执行自动化测试,白天分析测试结果、提报问题、排查验证问题,我们将HIL测试设备利用最大化,确保设备24小时不空闲,尽可能提升测试效率,缩短测试周期。王海燕对记者说。

此外,在MCU、BMS、VDC控制器的测试过程中,电控测试部、策略开发部、动力系统部的三部八科中,负责测试、软件、底层、硬件、工具开发等领域的工程师,要面对因素众多的实际困难通力合作,加班加点共同推进项目的开展。她补充说。

在研发攻坚不间断的同时,直播卖车、云上办展、疫情下,北汽营销人也围绕着线上营销打造出营销新模式。

北汽汽车蓝谷营销服务有限公司副总经理王春风介绍,公司数字营销团队通过网络直播、短视频、App、网络商城等平台,展示北汽汽车产品优势,让新玩法成了顾客挑选产品的新渠道。

截至目前,北汽汽车直播计划建立的短视频矩阵已入驻经销商287家,粉丝量达283万,短视频播放量3829万次,直播场次达1.2万场,促进了2022年一季度产品销量大幅提升。

2022年二季度,北汽营销公司将以拉升终端销量为目标,开展厂端联动终端线上直播团购会,选拔头部账号进行流量扶持,全力助推上市集客。王春风说。

记者获悉,面对疫情,北汽营销人选择了逆向而上,为经销商和车主送上暖心服务与防疫物资。截至5月4日,北汽营销公司的“暖心送”活动,已为百余家经销商和近5000名北汽汽车车主送去了防疫物资。

业内人士分析指出,一系列全面、精细、高效的管理举措,展现的不仅是北汽集团面对疫情的应急防控能力,更展现出自主品牌从业者在大战大考中的精气神儿。也正是凭借这份精神,中国自主品牌才能在未来的市场竞争中脱颖而出,成为中国汽车行业发展的主力军。

中青报 中青网记者 许亚杰

从打通复工复产的堵点,到保障民生;从统筹疫情防控和经济社会发展,到推动绿色低碳经济、构建新发展格局,交通运输与出行行业无不扮演着极为重要的角色。

近日,交通运输部印发《关于扎实推动十四五规划交通运输重大工程项目实施的工作方案》(以下简称《方案》),表示要以服务大局、当好先锋、稳定投资、保障民生、创新引领、绿色安全、系统推进、衔接融合为基本原则,坚持稳字当头、稳中求进,适度超前开展交通基础设施投资,实施一批战略性、全局性、引领性、基础性的交通重大工程项目,为保持经济运行在合理区间、保持社会大局稳定作出积极贡献。

《方案》公布了十四五时期我国重点推进的11项交通运输重大工程项目,涉及国家高速公路通道联通工程、沿江沿海公路建设工程、出疆入藏公路通道工程、四好农村路、助力乡村振兴工程、运河连通工程、黄金水道扩能工程、沿海港口提升工程、现代综合交通三位一体枢纽工程、北斗领航工程、交通基础设施绿色化工程、绿色低碳交通可持续发展工程等。

记者了解到,近期北京、浙江、广西等地先后发布通知,因地制宜地提出了加快交通数字化转型和智能化升级的具体计划。

这一轮交通新基建,新在何处?它们又将如何为稳住经济基本盘、保供促消费注入动能?这些问题将影响包括汽车、出行在内的多个行业的发展前景。

交通新基建 新在何处

当前基础设施的建设主要是补短板,在交通出行领域补齐过去的不足之处,而非大拆大建。在浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林看来,交通新基建不仅能带动投资,为宏观经济发展保驾护航,还能成为今后发展数字经济、绿色经济更多增量。

盘和林以备受关注的新能源汽车为例说,近年来新能源汽车保有量迅速扩张,这意味着充电桩基础设施不能缺位。无论是在城市里还是在高速公路上,交通部门和电力部门都需要做好配合,用更充足、更智能的充电桩,来满足新能源汽车用户的需求。此外,由于车位产权、老旧小区用电容量不足等原因,部分地区出现了充电桩进小区难的现象。这导致新能源汽车无法打通“最后一公里”,制约新能源汽车消费市场的扩展。

《北京市十四五时期交通发展规划》显示,要通过优化新能源汽车性价比及配套新能源补给网络,强化用户购买和使用意愿,同时着力优化调控政策,形成“油电推”的政策导向,助推全社会形成机动车新能源化的新时尚,加快推进交通行业碳达峰碳中和进程。

据了解,在坚持“宜电则电、宜氢则氢、宜油则油”原则的基础上,北京市将逐步推进公交、出租(含巡游、网约车)、旅游、货运等交通工具“油换电”。十四五时期,市属公交车(山区线路及应急保障车辆除外)、巡游出租车(社会保障和个体车辆除外)将实现100%新能源化,同时办理货车通行证的4.5吨以下物流配送车辆(不含危险品运输车辆、冷链运输车辆)100%为新能源车。此外,推进水运游船行业新增及更新船舶全部为新能源船舶。

按照共享充电设施理念,统筹充换电基础设施和加氢站布局建设,满足不同区域、不同车型、不同阶段的新能源车能源补给需求,为新能源车推广应用提供基础保障。该规划指出,将推动在高速公路服务区等交通運輸服务场站增加新能源车充电桩基础设施。

无独有偶,不久前印发的《浙江省交通运输新型基础设施建设十四五实施方案》明确提出,完善全省综合供能服务站布局,加快建设公共领域充换电站、充电桩,新增公用充电桩全部具备智能充电功能。同时,探索建设无线充电线路,构建覆盖全省的智能充电服务网络。

事实上,在今年多个省(区、市)的两次会上,完善新能源汽车充换电基础设施、加强交通基础设施的智能化改造等工作均被提上日程。有不少分析人士指出,这些举措不仅能缓解新能源汽车用户的焦虑,进一步释放消费潜力,更有助于构建“车路一体”的新型交通设施,从而为将来推动自动驾驶等技术创新成果奠定基础。(下转8版)



汽车消费投诉与新闻线索提供,请关注“青豹”公众号,给我们留言,消费维权邮箱:jautocyd@126.com

抗疫不松懈生产不停步 一汽-大众按下重启键

中青报 中青网见习记者 王志远

受新冠肺炎疫情影响,我国汽车行业发展形势变得复杂严峻,车企面临着生产供给不足、经营受阻等情况,产品销售也受到了极大的影响。

全国疫情多点散发,导致供应商生产中断以及成品运输困难,特别是供应商集中的长春和上海。据中国汽车工业协会发布的数据显示,2022年4月,乘用车产销分别完成99.6万辆和96.5万辆,环比分别下降47.1%和48.2%,同比分别下降41.9%和43.4%。1-4月,乘用车产销分别完成649.4万辆和651万辆,同比分别下降2.6%和4.2%。

3月以来,疫情使一汽-大众体量最大、产值最高的长春基地被迫按下了暂停键。面对严峻的挑战,一汽-大众在今年1-4月累计完成终端销售新车超51.8万辆(含进口车),为抗疫复产提交了一份满意答卷。

在逆势向上的背后,是一汽-大众在经历2020年武汉疫情、2021年长春公主岭疫情后,总结疫情应对的工作经验,制定持续防控、识风险、快速响应、抢存量、替代方案、谋增量的三步应急举措,以应对突发疫情风险的重要决策。

推动供应商复产,保障零部件供应

今年3月11日起,长春工厂、长春地区供应商均停产,吉林省内零部件无法运输,

为了保证零部件持续稳定供应,一汽-大众第一时间启动了应急预案。

首先,我们评估风险,识别了吉林省内共281家供应商5000余种零部件,需要保持生产及发运。其次,针对重点的101家供应商,我们逐家沟通联系,要求保障单班人员驻厂生产。同时,我们也组建供应商运输联盟,共享运力。一汽-大众采购总监张明介绍说。

为了能够实现快速复产,采购部门一方面要推动供应商复产,保障零部件供应,另一方面还要为供应商备齐驻厂所需核酸、口罩等防疫用品,确保复产顺利。张明直言,一汽-大众31年的发展,培养了大批优秀的供应商,形成了扎实的供应链体系,让采购经受住了疫情的考验。

当记者问到一汽-大众是否会根据零部件库存、零部件供应商的计划,调整生产计划时,张明表示,一汽-大众正在逐渐转变“建库”的概念,不单在一汽-大众自己的库房里建总库存,也在要求供应链上的各个环节、各个节点去“建库”。

4月,在长春工厂受疫情影响的不利因素下,得益于充分的供应保障,一汽-大众将2.5万辆的生产计划提升至5.5万辆。除了打通上下游供应链的正常运作,张明还强调了增加仓储的重要性。

为了保证安全性,我们也会有意地增加原材料、半成品、成品在长春市一周到两周的储备,能临时应对突发事件。张明坦

言,目前供应链已经基本恢复稳定运行,在接下来的时间里要再接再厉,以更高的效率、更快的节奏推动各项工作有序开展,要把失去的时间抢回来。

5月11日,长春基地实现了接近100%产量恢复的阶段性胜利。复产至今,厂内做到了零感染。

一汽-大众生产管理部总监杨海表示:满产情况下,我们坚持常态化防疫,保证动作100%标准,标准100%落地。尽快恢复和释放各地最大产能是我们的核心任务。

实行常态化防疫,保证生产可持续性

自3月吉林省发生疫情以来,一汽-大众快速启动流调排查小组,并成立了由指挥部、方案组、流调组、档案组40多人组成的队伍,开展异常人员的流调排查、建档跟踪、核酸检测跟踪等工作,确保防疫机制到位、监管措施到位和人员保障到位。

这次疫情对长春生产来讲挑战巨大,主要体现在以下方面:一是人员种类多、来源广、数量大;二是防疫标准严、迭代速度快;三是风险场景多、构成要素复杂。

一汽-大众长春生产总监高大伟表示,为高效应对以上问题,生产部门快速组建了12个专项工作组,制定、实施了全场景的疫情防控方案,将快、准、严、细、实的要求和工作标准贯彻到24小时全天候管

理的各个环节。

据了解,目前长春生产基地五条生产线全开,每日需要完成1.9万名员工与合作伙伴的全员核酸检测。

一汽-大众安全保障部总监姜恩君坦言,推动公司复产主要抓3件大事:一是严格把控复产人员的情况,确保进入工厂的人员均符合安全标准。二是建立快速响应机制,通过实战演练及流调排查的网格化管理来实现。三是建立全覆盖的防控监督检查体系,保证各项复产防疫措施落实到位。

比如,通过打造工作任务闭环管理模式,提高工作效率;点对点地进行精准促进,保障数据收集的时效性;开发数据处理模型,提高数据处理效率。另外,主动对核酸次数异常、双未检情况及人员流动异常状态等进行常态化监控,为防疫工作提供支撑,并利用数字化手段进行信息传递和收集,实现全过程信息流程闭环管理,使整体的流调工作实现快速有序。

姜恩君介绍说,目前一汽-大众共有公司级疫情防控方案35套、部门级疫情防控方案52套。在九大工作组运行流畅,26个部门级防疫工作组紧密配合下,形成了标准化、目视化、网格化管理体系,数字化流调系统将流调时长由18小时降至半个小时。

高大伟表示,6月,长春基地各生产线还将持续保持高强度生产节奏,高标准严要求抓好疫情防控和产能提升。



今年3月以来,疫情使一汽-大众体量最大、产值最高的长春基地被迫按下了暂停键。面对严峻的挑战,一汽-大众在今年1-4月累计完成终端销售新车超51.8万辆。而这背后是一汽-大众及时总结疫情应对的工作经验,制定持续防控、识风险、快速响应、抢存量、替代方案、谋增量的三步应急举措。



在九大工作组运行流畅,26个部门级防疫工作组紧密配合下,一汽-大众形成了标准化、目视化、网格化管理体系,数字化流调系统将流调时长由18小时降至半个小时。据透露,6月长春基地各生产线还将持续保持高强度生产节奏,高标准严要求抓好疫情防控和产能提升。

纯电出行将成为一种全新的生活方式

奥迪Q4 e-tron 想要提供 纯电豪华更优解



在一汽奥迪销售有限责任公司执行副总经理孙惠斌眼中,未来的纯电出行,不仅是一种产品在交通领域的应用,更是一种全新的生活方式。

中青报 中青网记者 张真齐

汽车产业发展至今,已经到了新的变革节点,各大车企都面临着转型与升级的双重挑战。身处电动化、网联化、智能化、共享化的“新四化”浪潮中,每一家汽车企业都希望寻找到适合自己的发展方向。

尤其是在电动化领域,凭借快速增长的销量和消费者火爆的购车热情,电动汽车市场成为了各大车企争夺的“兵家之地”。

不过,随着电动汽车的高速发展,消费者遇到的各类电动困扰也层出不穷。针对这一情况,我们坚持以用户为中心,洞察新能源时代用户的续航焦虑,并充分考虑用户对纯电与豪华的双重需求。一汽奥迪销售有限责任公司执行副总经理孙惠斌说。

作为一汽奥迪在今年的重磅车型,国

产奥迪Q4 e-tron在MEB纯电平台和E3电气架构的加持下,显示出高超的技术实力,并肩负着为一汽奥迪品牌打开紧凑型豪华纯电SUV细分市场的使命。

孙惠斌说:为最大限度满足中国电动汽车用户的实际需求,一汽奥迪进行了大量的市场调研,并一直与中国市场电动车用户保持长期的密切互动,经过精心准备,Q4 e-tron已经开启预售。

记者了解到,奥迪Q4 e-tron预售价格区间为30万-38万元。与此同时,限量520台的奥迪Q4 e-tron先享版车型也宣布上市,价格区间为33.7万-38.25万元。

从外观上看,奥迪Q4 e-tron采用了最新的家族设计语言,因采用短前悬和大尺寸轮毂,车身比例线条肌肉感十足。同时,概念车的车身线条得以保留,车头采用了结构紧凑的封闭表面,一个几乎直立的八角形Singleframe格栅,代替了传统的散热器格栅。

与此同时,得益于MEB平台合理的空间布局,奥迪Q4 e-tron在2765mm轴距的基础上,还能为消费者带来520L容

量的B级SUV后备厢空间,以及前后排1828mm的C级SUV驾乘空间。

值得注意的是,目前上市的奥迪Q4 e-tron先享版车型,采用了异星蓝车漆搭配车身多处“酷黑”设计,让其更显专属身份,整车看起来也更加运动。后排采用隐私玻璃,与车辆整体的酷黑配色协调统一,同时也保障了后排乘客的空间私密性。

孙惠斌表示,奥迪Q4 e-tron搭载的E3架构,为消费者创造出智能化的移动出行解决方案,包含所有与驾驶、泊车及改善整车安全性相关的驾驶辅助服务技术,将相互独立的驾驶辅助功能进行整合,实现了多达13项驾驶辅助功能,确保全场景、全速域智能安全防护。

记者还了解到,奥迪Q4 e-tron搭载同级最大的79.7kWh可用电池容量,实现CLTC工况下最高605公里的续航里程。其直流快充功率高达100kW,理想状态下,可实现10分钟补能超100km。

有业内人士认为,Q4 e-tron在保留奥迪品牌豪华氛围的基础上,通过一系列

科技配置带来了让人耳目一新的感觉。同时,这款新车也是奥迪品牌在华电动化策略下的一枚重要棋子。

在孙惠斌看来,未来的纯电出行,不仅是一个产品,更是一种全新的生活方式。奥迪Q4 e-tron是奥迪新豪华产品战略的生动注解,也是一汽奥迪电动发展进程的里程碑,更是一汽奥迪打造的全用户触点、全生命周期的纯电出行生态服务体系的载体。

事实上,在去年国产奥迪e-tron上市时,一汽奥迪就推出了“全心无忧用户”体验体系,希望从购车、充电、出行和维保4大环节,用30项用户专属权益,打造更具服务价值的豪华电动车品牌。

孙惠斌透露,如今,围绕用户全生命周期旅程痛点,一汽奥迪将“全心无忧”体验体系升级,确保用户享受到的专属豪华服务品质如一。

目前,一汽奥迪不仅建立了“线上+线下”的立体化购车渠道,还基于新能源车特点,建设专属新能源展厅,培训新能源车1对1销售顾问,并打造定制化试驾体验。

同时,一汽奥迪还建设了全行业领先、合资品牌规模最大的补能生态网络,如今已经覆盖近300个城市,实现核心城市5km商圈圈和覆盖。

孙惠斌说:按照规划,依托奥迪TRON星球小程序、公众号等私域触点,并结合各地线下车友会、俱乐部,一汽奥迪搭建了完善的用户社交生态体系,实现了用户全触点覆盖。

此外,孙惠斌还透露,针对奥迪Q4 e-tron,一汽奥迪带来了先定多享的用户权益。12月31日前,购车立享14项畅享权益;10月1日前下订的用户,额外享受多重专享权益,助力消费者购车无忧、用车无忧。

有预测显示,到2030年,中国豪华车市场的体量将达到至少450万辆的级别。因此,在豪华车市场快速发展整个汽车行业向电动化转型的大背景下,一汽奥迪也迎来了新的发展机遇。

随着此次奥迪Q4 e-tron的预售开启,未来一汽奥迪也将持续带来多元化、个性化的纯电产品,带给更多用户“纯电豪华更优解”。孙惠斌总结说。