

骆文襟：中国是沃尔沃电动化转型的沃土



近日，沃尔沃上海设计中心正式揭幕。它与哥德堡和卡马里奥现有设计中心共同构成强大的设计体系，让沃尔沃全球设计团队的全天候协同合作成为可能。



在任职后的首次访华之旅中，沃尔沃汽车总裁兼首席执行官骆文襟（左3）表示，中国强劲的发展动能、庞大的人才库、日新月异的创新速度令人印象深刻。

包括内饰、外观、颜色、材料以及用户体验等方面的设计。

值得一提的是，沃尔沃上海设计中心将与瑞典总部的设计中心采用相同的设备设施，拥有同样的职能。它为沃尔沃全球设计团队的全天候协同合作提供了可能。

在骆文襟看来，作为沃尔沃汽车全球设计团队的一部分，中国设计团队日益成熟，扮演着越来越重要的角色。

“沃尔沃上海设计中心是我们全球网络的绝佳补充，不仅在设计方面，而且还在在创造力和协作方面作出突出贡献。”他表示，该中心将致力于技术研发和人才培养，这样就可以持续推进全新产品的设计，并帮助沃尔沃全球网络不断完善技术、想法和设计理念。

事实上，得益于长期以来对中国市场

的高度重视，沃尔沃汽车也在中国市场练就了全方位体系实力。

一方面，沃尔沃在与各地方政府的多维度合作中，实现了互利共赢促发展。截至目前，沃尔沃分别在四川成都、黑龙江大庆、浙江台州建成整车工厂，均实现100%清洁能源使用。另一方面，为了探索前沿技术，为市场注入更多活力，沃尔沃通过科技基金等途径，不断推动在中国市场的科技创新。

骆文襟表示，包括上海设计中心在内，多国、多地的创新机构进行协同合作，是沃尔沃作为全球公司的优势之一。“我认为，中国的创新团队可以帮助沃尔沃为北美和欧洲市场带来新创意。同样，我们也可以将世界其他地方的一些好想法带到中国。”

正是基于这种用好中国方案 and 全球智慧

的思路，沃尔沃决定扩大在华基础建设，用真金白银的投资为中国经济投下“信任票”。

为了持续深耕这片在电动化和智能化转型创新的沃土，沃尔沃汽车一边通过上海设计中心、亚太区软件集成中心等机构强化创新能力，一边与华为、科大讯飞、高德等中国优秀的技术合作伙伴展开合作。

目前，沃尔沃在亚太区已形成了以电机、电池、电控三大核心为一体的电动汽车整体研发格局，构建起了覆盖混动、纯电动汽车等多个领域的电气化发展体系。

一封面向智能电动车时代的决心书

“我们知道，我们现在所做的投资必将

在未来带来回报。”骆文襟笃定地表示，无论是在电机、电池、电控“三电”系统的研发投入，还是在软件、激光雷达等方面的提前布局，都是在用技术架起“通向未来的桥梁”。

他介绍说，在纯电动汽车的推广和应用上，欧洲的一些大国正在迅速行动。例如，沃尔沃在挪威销售的汽车中，有85%是纯电动汽车。

据了解，今年第一季度，沃尔沃纯电动汽车在全球市场的销量占比达到18%，而纯电动和插电式混合动力产品的销量已占到沃尔沃汽车全球总销量的41%。骆文襟认为，从整体来看，汽车市场向纯电动的转型非常迅速，而且这一趋势在未来几年还将加速。

“未来的新能源汽车应该是纯电的。虽然全球各个市场转型的速度不一样，但我们对此深信不疑。”骆文襟说，沃尔沃的目标已经十分清晰——到2030年，成为一家纯电豪华车企。为此，沃尔沃储备了丰富的技术、产品，以及可以源源不断创造收入的基础设施。

事实上，沃尔沃的电动化转型步伐不可谓不坚决。这家豪华车企设置了“2025年停售燃油车，2030年成为纯电车企”的目标，并为此彻底停止在内燃机上的研发，将其外包给Aurobay公司。

“这是一封面向智能电动车时代的决心书。”独立汽车评论员白德表示，这意味着今后沃尔沃所做的每一个投资决定、每一个招聘决定，以及未来新车的每一个设计目标，都是100%围绕着发展电动汽车的目标。

骆文襟表示：“除非你真正拥有技术，否则你永远无法完全理解它。我们现在自己设计电机，自己设计逆变器。此外，我们还将开始自己生产电池。”

他认为，沃尔沃以安全、可持续性和北欧设计而闻名，在智能化、电动化上也决不能失去这样的价值观。“我们不想模仿别人。沃尔沃要做领导者，而不是追随者。”

“越是规模大的跨国企业，越是产业变革呼之欲出的时候，越要聚焦一个目标。”白德认为，与那些仍舍不得彻底放弃内燃机，甚至在电动化领域裹足不前的豪华车企相比，沃尔沃此举无疑具有示范性和里程碑意义。

“仅去年一年，全球燃油汽车的销量就下降了15%，纯电动汽车的销量增长超过60%。”骆文襟分析说，这一趋势还会加速，将在2025年前后迎来真正的拐点。到时候，纯电动汽车将与燃油汽车达到相同的成本。

“做投资，要专注。”骆文襟打了个有趣的比方，“如果同时追两只兔子，只能饿着肚子回家。此刻，我们追的是一只兔子。”

从沃尔沃上海设计中心揭幕，到会见各大合作伙伴；从在媒体沟通会上重申转型决心，到考察友商在热门商超的体验店……骆文襟此次访华的繁忙日程，恰恰是外资车企重视中国市场，加快转型步伐的真实缩影。

正如中国宏观经济研究院经济研究所副所长吴萨所说，近期外企高管的“访华潮”，不仅代表他们个人的判断，更反映出国际资本和跨国企业看好中国经济，希望参与中国经济的建设，并分享中国经济增长的红利。

“中国不仅是沃尔沃汽车全球最大的单一市场，也是沃尔沃的第二故乡。我们始终重视在中国的持续投资和发展，并将不断深化全方位体系实力。”骆文襟说。

今年以来，随着中国经济呈现强劲恢复势头，众多跨国企业高管密集访华，用实际行动投下“信任票”。其中，作为全球产销规模最大、技术创新最活跃的市场，中国汽车市场也吸引了诸多跨国车企的目光，成为他们表达转型决心的重要舞台。

对于担任沃尔沃汽车总裁兼首席执行官后首次访华的骆文襟来说，中国汽车在电动化和智能化上的发展速度无疑令他印象深刻。

“作为全球最大的新能源汽车生产国和规模最大的市场，中国是沃尔沃电动化和智能化转型以及创新的沃土。”在近日举行的中国媒体沟通会上，骆文襟表示，沃尔沃正在加速转型，目标是“到2030年，成为一家纯电豪华车企”。

此前，骆文襟在戴森集团任职期间曾多次访问中国，并带领团队持续圈粉中国用户，让戴森品牌的经营业绩连创新高。而这次，作为一家拥有百年品牌历史的车企掌舵人，他敏锐地发现，中国除了保持着依旧强劲的发展动能外，庞大的人才库、新颖的思维方式和日新月异的创新速度也令人赞叹，能够为沃尔沃的全球转型注入新活力。

中国方案+全球智慧巧解未来方程式

由骆文襟和同事一起揭幕的沃尔沃上海设计中心，就是支撑沃尔沃全球转型的重要引擎。

在这栋紧邻沃尔沃汽车亚太区总部大楼和中国研发中心的建筑中，将有超过100名设计师和创意工程师高效协同地工作。据介绍，上海设计中心具备诸多强大的设计功能，能够为量产级全尺寸车型提供

寻找电动车爆款“方法论” 广汽本田有新招

化、智能化技术变革的持续推进，未来十年的中国市场将被更多车企视为技术创新的风向标。

在不久前举办的2023上海国际车展上，本田汽车宣布，自2027年之后，本田在中国推出的所有车型均为混合动力车型和纯电动车，不再投放新的纯燃油车型；到2035年，本田在中国将实现纯电动车销售占比100%。而在2027年之前，广汽本田将陆续推出5款纯电动车型，其中就包含了在上海车展完成全球首秀的e:NP品牌第2款产品——e:NP2 Prototype（原型车）。

有分析人士认为，对于成立25周

年、即将“撞线”1000万辆销量的广汽本田来说，寻找电动车爆款“方法论”，盘活庞大的用户基盘和各种品牌资产，无疑是其在2023年最重要的任务。

广汽本田汽车有限公司总经理森山克英对此表态说：“我们的电动化产品将覆盖每一个细分市场，分别布局在e:PHEV插电混动、e:HEV油电混动、e:NP纯电动三大动力领域，第四代i-MMD混合动力技术也将逐渐搭载在更多新车上。”

事实上，在全新一代皓影e:HEV、全新型格HATCHBACK e:HEV、ZR-V致

在e:HEV等主力车型的助力下，广汽本田旗下电动化产品矩阵实现销量稳步增长。其中，混动车产品在国内累计销量超过45万辆，而中高级电动化产品矩阵在3月累计销售11327辆，环比增长13.5%。

本田技研工业株式会社执行役专务、电动事业开发本部长井上胜史表示，中国作为全球规模最大、竞争最为激烈的电动车市场，必将深刻影响本田的企业转型和产品开发过程。

为了进一步巩固和推进电动化事业，广汽本田将在2024年投建一个全新的低电耗电动车工厂。森山克英介绍说，

新工厂产能将达到12万辆，它将是广汽本田首个绿色低碳电动车的“数智工厂”。

得益于过硬的制造能力，广汽本田制造的奥德赛将返销到日本市场，“广本造全球车”即将正式进军海外市场。未来，将有更多由广汽本田制造的e:NP品牌车型从中国出口到全球市场。

“广汽本田拥有多款受全球市场欢迎的热销车型，当它们打开国际市场时，不仅证明了广汽本田坚持品质造车的路线得到广泛认可，还意味着中国汽车产业取得了巨大突破。”独立汽车评论员白德表示，中国汽车市场的电动化转型方

兴未艾，同时对外开放水平也将进一步提升。

在电动化与智能化带动汽车产业大变革的背景下，企业用户之间的关系已发生翻天覆地的转变。要构建“以用户为中心”的营销体系，特别考验企业的创新力与综合实力。

对于成立25周年的广汽本田来说，即将达成的1000万辆目标意味着最宝贵的财富——用户基盘。

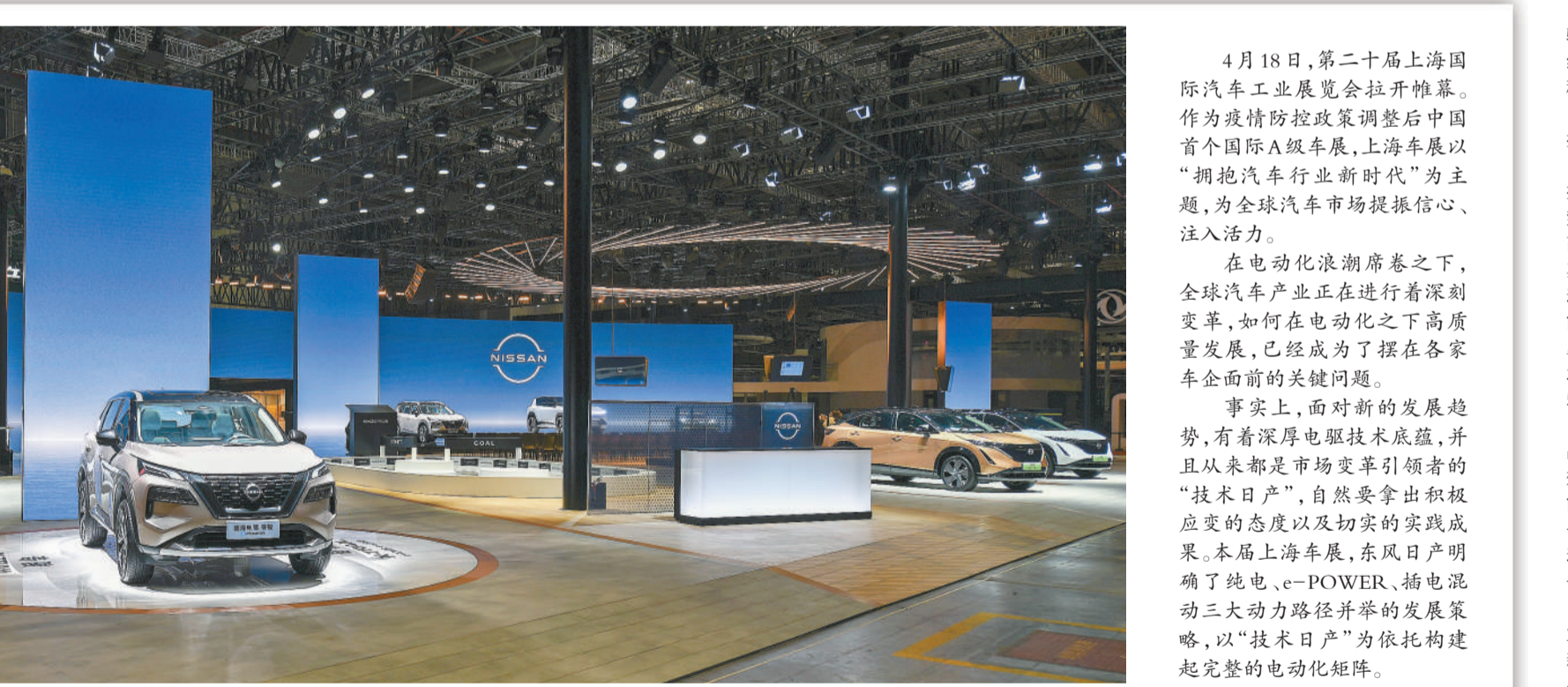
广汽本田汽车有限公司执行副总经理李进向记者直言：“千万用户对广汽本田而言是最宝贵的品牌资产之一，我们希望继续成为顾客的梦想同行者，持续为他们提供超越预期的商品和服务。”

他表示，广汽本田将从1000万辆的里程碑再出发，以先端电动化与智能化技术拥抱新时代，与用户一起共创未来出行新生态。“我们期待与1000万用户共同见证广汽本田的新起点。”



对于成立25周年、即将“撞线”1000万辆销量的广汽本田来说，寻找电动车爆款“方法论”，盘活庞大的用户基盘和各种品牌资产，无疑是其在2023年最重要的任务。图为广汽本田e:NP2 Prototype在2023上海国际车展全球首秀。

如果说过去十年的中国市场是全球各大车企的必争之地，那么随着电动



三大技术路径并行 东风日产筑起电趋化地基

注重技术积累 深耕电动化发展

电动化是大势所趋，从目前国内的汽车市场来看，产品正在从燃油向混动、纯电、燃料电池等多种能源形式并存的新态势发展。多赛道并驾齐驱才能灵活应对不可预测的新能源局势，作为老牌厂商，东风日产早已打好了地基。

在纯电技术领域，日产有先发优势。日产在1947年就推出了首款搭载铅酸电池的TAMA车型，深耕电驱领域76年，并推出了首款量产车LEAF聆风，达成了210亿公里电池零重大安全事故的里程碑。

在动力电池上，东风日产不惜成本，通过九重物理结构防护，刚柔并济，以绝对硬实力防止在行驶过程中外界物体对电池舱的直接冲击，同时又在电池舱周边加装一圈海绵，起到缓冲、卸力的作用，其侧面碰撞冲击能量吸收率达到C-NCAP的1.98倍，以“钢筋铁骨”打造

动力电池领域的安全“优等生”，打消用户对纯电车型的“安全顾虑”。

在此基础上，和不少传统车企“油改电”不同，日产稳扎稳打，数年磨一剑带来了纯电专属平台——云图专业纯电平台。作为日产2030战略中最为重要的组成部分之一，云图纯电平台将是未来十年日产众多核心车型的基础。到2030年，将有超过15款纯电车型基于云图专业纯电平台进行生产。

云图纯电平台的价值在于其衍生的全链路自研“电机、电控、电池”三电技术。在电机方面，日产创造性地将永磁同步电机和交流异步电机进行取长补短，得出兼具高性能和低能耗的永磁同步电机，实现前轮同步能量回收，效率最大化；电控采用1/10000秒超高精度电机扭矩控制，在汽车快速响应的同时给到最大的加速能力。

就纯电路径而言，东风日产拥有云图纯电平台、全链路自研核心三电技术等技术优势。在此基础上，东风日产在2022年上市了日产纯电全能旗舰ARIYA艾睿雅，完美展现了云图专业

纯电平台带来的驾控体验，彰显了日产自研三电技术带来的强劲性能。未来东风日产还将导入更多纯电车型。

超混电驱奇骏国内首发 e-POWER技术加速落地

中国是全球拥有最先进技术的市场之一，随着市场和消费者日新月异的需求变化，中国市场已经成为全球电动化、智能网联服务的引领者。为了迎合中国消费者与日俱增的对电驱化产品和可持续发展的市场需求，东风日产正在不遗余力地探求技术的突破。

本届车展上，东风日产超混电驱奇骏携第二代e-POWER、e-4ORCE雪狐电四驱两大日产创新电驱技术正式亮相，以高品质、高性能、高安全的进阶实力，展现日产全球首款双电机混动旗舰的风采，加速推动日产电驱战略在中国落地进程。

作为日产电驱战略的关键桥梁，超混电驱奇骏肩负日产电动化战略的重要使命。在日产76年纯电技术和近

90年燃油技术强力加持下，凭借第二代e-POWER电驱技术，超混电驱奇骏实现100%纯电驱动，为用户带来无限接近电动车的快速且平顺、静谧又平稳的舒适出行体验，提供纯粹电动驾驶乐趣，帮助用户享受激情自在的出行生活。

第二代e-POWER兼顾高效率和高性能，采用与纯电动汽车相同的核心技术，驾驶感受无限接近纯电，并免去充电烦恼与里程焦虑，带来全新的电能混动。可变压缩比增压器搭配高效发电机，发电效率高，并兼顾燃油经济性。

相比传统混动系统，e-POWER的

4月18日，第二十届上海国际汽车工业展览会拉开帷幕。作为疫情防控政策调整后中国首个国际A级车展，上海车展以“拥抱汽车行业新时代”为主题，为全球汽车市场提振信心、注入活力。

在电动化浪潮席卷之下，全球汽车产业正在进行着深刻变革，如何在电动化之下高质量发展，已经成为了摆在各家车企面前的关键问题。

事实上，面对新的发展趋势，有着深厚电驱技术底蕴，并且从来都是市场变革引领者的“技术日产”，自然要拿出积极应对的态度以及切实的实践成果。本届上海车展，东风日产明确了纯电、e-POWER、插电混动三大动力路径并举的发展策略，以“技术日产”为依托构建起完整的电动化矩阵。

由于发动机扮演增程器角色，不参与驱动，实现100%全时电驱，电控加速更线性且顺畅，电制动动能回收更平滑和稳定，有效避免传统电车的晕车感。

除了纯电和e-POWER路径外，插混技术的落地产品主要集中在启辰品牌。

由启辰品牌打造的DD-i超混动技术拥有“劲”“省”“长”“智”四大核心技术优势，这套系统由一台1.5T发动机和5合1高集成电驱匹配DHT智能电混系统组成。其中，1.5T发动机可实现7秒级零百加速，动力强劲；DHT智能电混系统能有效降低能耗，百公里电耗能够做到13kWh，百公里馈电油耗为4L级，相比同级燃油车下降30%；综合续航超1000km；易操作性提升50%，为客户带来省心畅快的驾趣体验。

搭载启辰DD-i超混动技术的插混产品，在拥有出色燃油经济性的同时，还能有效解决用户的里程焦虑，凭借可油可电、智能双驱的特点，可实现纯电续航110km，综合续航高达1000km。基于启辰DD-i超混动平台打造的启辰V DD-i超混动将于今年6月上市。

在电动汽车竞赛的马拉松中，拥抱行业新变化，打破思想壁垒，主动出击才能在新一轮汽车产业转型中脱颖而出。在纯电、e-POWER和插混三大技术路径加持下，东风日产正立足消费者多样化的动力需求，致力通过三大电驱化技术路线并行的方式为消费者提供多元化动力的最优解。随着更多电驱化新车型的推出，东风日产在电驱化领域的产品布局和市场份额将得到进一步扩充。

从集日日产纯电技术沉淀的ARIYA艾睿雅到超混电驱奇骏、超混电驱奇骏，东风日产正在用多元化的技术布局为中国消费者提供适合自己的产品。

2023年，东风日产正式迎来至关重要的20周年。20载峥嵘岁月，东风日产在中国汽车的黄金时代，以日产、启辰、英菲尼迪三品牌赛道协同之力，陪伴超过1500万用户的“人·车·生活”，跑出了刷新行业纪录的“东风日产速度”。

在20岁的当打之年，面向席卷而来的电驱化浪潮，立足未来移动出行发展的前瞻思考，东风日产坚持以人为本，以技术立身，以创新驱动，聚三大品牌协同之力，多动力路线齐头并进，朝着激动人心的电驱未来，昂扬进发！