

129个汽车品牌集结成都车展：新能源汽车扮演“绝对主角” 车企上演“贴身肉搏”

本报记者 尹丽梅 董海华 北京报道

早上八点刚过,中国西部国际博览城场馆出入口人头攒动,人群穿过人口闸机鱼贯而入。进入场馆,各大展厅人声鼎沸,行人脸上挂着既兴奋又期待的神色,步履匆匆。这是《中国经营报》记者8月25日在第26届成都国际汽车展览会(以下简称“成都车展”)开幕当天看到的景象。

本届成都车展共吸引了德系、美系、法系、日系、韩系及合资、自主等129个汽车品牌,展出车辆近

1600辆,展示面积超过20万平方米。根据乘联会&威尔森的统计,本届成都车展参展车型为61款,新车型过半,多达38款;传统燃油车型为19款,新能源车型41款,HEV(油电混动汽车)车型1款。其中纯电车型比重最高;自主品牌持续发力,参展车型数量最多,德系品牌紧随其后。记者关注到,比亚迪仰望U8等自主品牌热门新能源车型在本届成都车展上迎来首秀。

2023年是“消费提振年”。据公安部统计,截至今年6月底,成都

车企争夺新能源汽车赛道主动权

本届成都车展中新能源汽车是重头戏,新能源汽车相关展位人气火爆,比亚迪、宝马、奔驰等展台更是被人潮重重包围。

对于2023年的中国汽车市场,“内卷”是大家最深刻的感受,车企关于“内卷”的焦虑愈发明显。“内卷”亦已经深入包括新能源汽车等细分赛道。

记者在成都车展现场看到,新能源汽车是重头戏,相关展位人气火爆,比亚迪、理想、蔚来、宝马、奔驰等展台更是被人潮重重包围。当下,无论是自主品牌、合资品牌还是豪华品牌都在加紧布局新能源汽车赛道。

宝马展台是本届成都车展最大的焦点之一。记者在现场了解到,宝马集团创新纯电动BMW iX1、创新纯电动BMW i7 M70L等五款新能源车型在本届成都车展上宣布同步上市。

记者获悉,作为宝马首款紧凑型纯电SAV车型,创新纯电动BMW iX1配备了双电机动力系统,0~100km/h加速时间为5.7秒。新车还配备了64.7kWh电池,支持130kW快充,可以在半小时内从10%充至80%。

与此同时,在智能化方面,新车首次提供自动驾驶辅助系统Pro,包括变道辅助、紧急停靠辅助、主动巡航控制系统等L2级高级驾驶辅

助功能;首次提供自动泊车辅助系统Plus,包括自动泊车入位、循迹倒车辅助等功能。

创新纯电动BMW i7 M70L采用了第五代BMW eDrive电驱系统。通过xDrive智能全轮驱系统,新车可提供485kW的最大输出功率和1100N·m的峰值扭矩,配合BMW M专属的底盘调校,0~100km/h加速仅3.7秒。

可以看到,宝马集团正在加强全面电动化攻势,其电动化产品阵容在持续扩大,并试图进一步强化自身在大型豪华电动车细分市场的领导地位。

奔驰在成都车展上的“举动”亦备受关注。梅赛德斯-奔驰携“油电双行”的产品矩阵参展,其中,全新EQE纯电SUV、新一代梅赛德斯-奔驰GLE 400e 4MATIC插电式混合动力SUV、梅赛德斯-迈巴赫S 580 e插电式混合动力轿车等豪华新能源产品亮相。值得关注的是,新款GLE全面引入电动化动力总成,其中GLE 400e搭载2.0T插混动力系统,WLTP纯电续航里程107公里,零百加速为6.1秒。

竞相冲刺新能源汽车赛道的不只豪华车企。记者在实地探访中注

意到。自主品牌也带来了有诚意的作品。理想汽车在成都车展上公布了关于理想MEGA、5C电池以及城市NOA的最新进展。据悉,理想MEGA是理想汽车的首款纯电车型,将采用800V高压平台,搭载5C麒麟电池,预计会在今年第四季度发布。

“今年4月举办的2023上海车展上市新车对新能源市场销量向上起到良好助推作用,本次成都车展后即将进入‘金九银十’的汽车消费旺季,预计成都车展将接力上海车展,上市新车有望成为拉动下半年



本届成都车展参展车型为61款,其中,比亚迪仰望U8等自主品牌热门新能源车型迎来首秀。

尹丽梅/摄

现代、起亚等品牌均在本届成都车展中展出了重磅新品和技术。其中,韩系车起亚旗下全新纯电动SUV EV5实车迎来全球首秀,并开启全国预售。作为起亚第一款在中国首发的重磅车型,EV5专为中国用户量身打造。与此同时,北京现代全新伊兰特、MUFASA沐飒全新车型,以及一汽-大众ID.7 VIZZION均在本届成都车展中正式上市。

当前,新能源汽车是中国市场最重要的增长引擎之一。工业和信息化部近期发布的数据显示,7月,我国新能源汽车产销分别达到80.5万辆和78万辆,同比分别增长30.6%和31.6%,市场占有率达到32.7%。在新能源汽车加速压缩燃油车市场份额的情境下,各大车企当然不会选择丢下新能源汽车这块“肥肉”。

在本届成都车展上,合资车企亦发出了自己的声音。记者了解到,大众、丰田、本田、日产、马自达、

新能源车市向上的核心助力。”银河证券汽车行业分析师石金漫表示。

据悉,为加快恢复和提振消费,激发市场活力,成都车展联合所有汽车品牌厂家、经销商带来车展专享购车优惠、现金抵扣、购置税减免等“让利”措施,最大限度让利消费者。

汉诺威米兰展览(上海)有限公司董事总经理刘国良对记者表示,本届成都车展会产生长尾效应,展期可以促进销售、增加订单,展后可以进一步促进下半年的汽车消费,为今年车市的“金九银十”开一个好头。

行业进入比拼“速度”的阶段

当前,无论是造车新势力还是传统车企,均在技术赛道上发力,建立起自己的“护城河”,以求在竞争日益激烈的新能源市场中存活下来。

当前,国内新能源汽车市场的竞争格局尚未稳固,很多车企希望进一步提升新能源市场份额,通过规模提升降低成本,占据市场主力地位。

乘联会最新披露的数据显示,2023年7月,在产品投放方面,随着自主车企在新能源路线上的多线并举,市场基盘持续扩大,厂商批发销量突破万辆的企业达到15家(环比增加2家,同比减少1家),占新能源乘用车总量88.1%(2023年6月为82.7%,去年同期为83.4%)。

其中,比亚迪26.11万辆,特斯拉中国6.43万辆、广汽埃安4.5万辆、吉利汽车4.1万辆、长安汽车3.69万辆、上汽通用五菱3.45万辆、理想汽车3.4万辆、长城汽车2.89万辆、上汽乘用车2.38万辆、蔚来汽车2.05万辆、零跑汽车1.43万辆、上汽大众1.34万辆、小鹏汽车1.1万辆、哪吒汽车10039辆、上汽通用10021辆。

从2023年7月的情况来看,理想、蔚来、零跑等新势力车企销量同比和环比表现总体仍较强。在主流合资品牌中,南北大众强势领先,新能源汽车批发量达到2.19万辆,占据主流合资纯电动市场59%份额。大众坚定的电动化转型战略初见成效,其他合资与豪华品牌仍待发力。

当下,自主车企在新能源赛道的布局更胜一筹。乘联会最新披露的数据显示,2023年7月,自主品牌新能源汽车渗透率达到52%;豪华车品牌

新能源汽车渗透率为28.9%;而主流合资品牌新能源汽车渗透率仅为5.8%。

“新能源汽车接下来的竞争将更趋‘白热化’,对尚未形成生产规模化、自身品牌辨识度排名靠后的新能源车企将形成强烈的市场挤出效应。因此,如何抓住机遇,在激烈的市场竞争中生存下去,是摆在每个新能源车企面前的新课题。”长城证券方面在研报中指出。

记者注意到,当前无论是造车新势力还是传统车企,均在技术赛道上发力,建立起自己的“护城河”,以求在竞争日益激烈的新能源市场中存活下来。

譬如,近期宝马方面披露,为实现电动化转型目标,宝马在研发领域保持着较高的投入。官方数据显示,2022年,宝马研发总投入约为66.24亿欧元,同比增长5.2%。而这些投资主要用于两个方向:一是新车型以及第六代BMW eDrive电力驱动技术的研发;二是数字化领域,特别是人工智能、自动驾驶、人机交互等方面。据悉,宝马L3级自动驾驶功能相应的研发工作目前已在中國展开。

多位受访业内人士认为,随着新能源汽车的发展进入下半场,对于各大车企而言,未来不仅仅是单一环节的比拼,而且是全体系、全要素、全产业链综合实力的较量。未来市场竞争格局仍然充满变数。

竞逐智能电动赛道 车企携“黑科技”首发亮相大秀肌肉

本报记者 郭阳琛 石英婧 成都报道

8月25日,作为国内四大A级车展之一,2023年成都国际汽车展览会(以下简称“成都车展”)如期开幕。

本届成都车展以“智享蓉城,驭见未来”为主题,汇聚全球汽车制造业最顶尖的汽车科技与成果,德系、美系、法系、日系、韩系及合资、自主等129个汽车品牌将在11个馆内盛

装出席,带来全球首发首秀及热卖爆款车型,展出车辆近1600辆,展示面积超过20万平方米。

据《中国经营报》记者不完全统计,本届成都车展中,林肯、路

特斯、捷尼赛思、宝马、奔驰、奥迪、智己、猛士、极星、理想、蔚来、小鹏等品牌均将发布新产品或新技术,在智能电动赛道上展开激烈竞争。

“2022年全年,中国新能源

汽车销售实现25.6%的渗透率,提前3年完成既定目标。超预期的新能源化成果并非纯靠政策推动,而是足够市场化的结果。”德勤管理咨询中国合伙人牟嘉文表示,中国电动和智能技术发

展领先国际,产品关键指标持续提升,推动燃油车换代意愿升高。2023~2025年料将迎来更密集的产品投放,良性竞争会使产品价值快速改善,并刺激需求进一步提升。

争夺智能电动“赛道”

中汽协数据显示,2023年7月,中国新能源汽车产销分别完成80.5万辆和78万辆,同比分别增长30.6%和31.6%。1~7月,新能源汽车产销分别完成459.1万辆和452.6万辆,同比分别增长40%和41.7%。

正因如此,在本届成都车展上,新能源汽车尤其是电动车依旧成为当仁不让的主角。

记者注意到,路特斯带来了全球最轻量纯电超跑Evija。路特斯相关负责人表示,Evija拥有2039马力的峰值功率和1704牛·米的峰值扭矩,从0~300公里/小时加速时间仅9秒。“作为一台可以合法上路的超跑,它的性能超过了很多只能在赛道上驾驶的专业赛车。”

此外,不久前荣膺浙赛最速SUV以及最速量产电动车“双冠王”的Eletre R+也将现身路特斯展台。据介绍,Eletre R+整车搭载前后800V永磁同步双电机,独创的6D智能底盘控制系统包含了多项“黑科技”,也是国内首批搭载流媒体后视镜的车型,为SUV注入超跑之魂。

Polestar极星也将展示重心放在了电动车,此次带来超豪华纯电SUV极星3和纯电高性能SUV极星4两款车型。

据了解,极星4是极星产品体系中的第二款SUV车型,既是极星品牌

有史以来加速性能最强的车型,亦是极星迄今为止最快实现从研发到量产的车型,并首次将极星Precept概念车的关键元素变成了现实。此外,极星4搭载了基于Mobileye SuperVision技术平台联合开发的Polestar Navigation Polit智能驾驶系统,将智能安全水平提升到了全新的高度。

另一方面,中国汽车品牌也纷纷秀出“绝活”与“狠货”。8月22日,上汽荣威宣布,旗下中高级纯电、超混轿车荣威D7 EV、D7 DMH将在成都车展迎来双车首秀。

作为上汽荣威新能源战略下的首款车型,以及“D家族”的开山之作,荣威D7亮点颇多,包括荣威品牌倾力打造的云宿座舱,以及全新升级的斑马智行车机系统。

据介绍,云宿座舱依托一体式双联屏、人体工学座椅、大面积麂皮材质等极具看点的设计元素,为用户提供了高级舒适的驾乘感受;首次揭晓的全新斑马智行车机系统,让智能化体验全面跃升,凭借90秒唤醒随心对话、一语十意、无缝衔接导航等功能,将为消费者提供更智慧便捷的新能源出行生活。

“造车新势力”方面,蔚来除了将展示目前在售的第二代技术平台全部车型,还带来了纯电超跑EP9。

据蔚来方面介绍,技术研发成果方面,则将展示第三代换电站和“数字孪生”技术,并为观众提供PanoCinema全景数字座舱互动机会,让大家体验在车内佩戴AR眼镜沉浸式观影。

定位于高端电动越野市场的猛士科技,将在成都车展上市旗下首款中大型豪华电动越野车型——猛士917,新车提供纯电、增程两种动力模式,预售价70万~160万元,2023年内限量发售1687辆。

配置方面,猛士917配有支持“雪地、泥地、沙地、岩石、涉水”五种越野驾驶模式以及智能越野“AUTO”模式的全地形智能解决方案M-ATS,且配备空气悬架、后轮线控转向技术等;动力方面,猛士917将提供纯电和增程两种动力,纯电版本采用四电机,百公里加速仅需4.2秒。增程版本则采用三电机布局,纯电续航可达156公里,综合续航可达825公里。

牟嘉文认为,电动汽车在30万元及以上高端市场的增长潜力巨大。从渗透率来看,电动车在高端市场渗透率明显落后于其他市场。从供给来看,除了传统豪华品牌进一步丰富车型矩阵,自主车企也在发力高端市场,如广汽埃安的“昊铂”品牌与比亚迪的“仰望”品牌。

从“产品”转向“技术”之争

8月23日,上汽集团旗下智己汽车宣布,“中大型智能轿跑SUV”智己LS6将在成都车展上开启全球首秀。届时,智己LS6将同步开启盲订。

记者了解到,首次亮相的智己LS6,是800V碳化硅平台的首款量产车型,百公里加速3.48秒,5分钟可迅速增加200公里续航,15分钟能够补能500公里。

智己汽车之所以能够亮出多项“黑科技”,这与上汽集团持续发展电动化技术密不可分。目前,上汽集团已推出“星云”纯电专属系统化平台、中央协调运动控制平台、800V碳化硅电轴、固态电池、零束银河全栈3.0智能车解决方案等多项技术底座。上汽集团相关负责人表示,除了800V碳化硅电轴,安全性能更高、续航里程更远,电池成本更优的固态电池,也计划于2024年首发搭载在智己车型上实现量产。

而有了这些技术底座,上汽集团将根据不同的品牌调性、产品定位、使用场景和用户需求,在智己、飞凡、荣威、MG名爵上进行定制化开发与落地应用。

“所谓技术底座,可以理解为其性技术和技术货舱。”上汽

集团副总裁、总工程师祖似杰表示,在这个“货舱”里,各个品牌会选择不同的技术进行组合,形成比较清晰的品牌DNA,使得品牌特色更适合特定的用户群。

无独有偶,哪吒汽车也在着力打造自主研发的技术货仓。8月21日,哪吒汽车在科技日发布“浩智技术品牌2.0”,一次性亮相五大领先技术产品阵容——浩智超算、浩智滑板底盘、浩智电驱、浩智增程和浩智热控。

其中,浩智超算相当于汽车的智慧大脑,支撑智能汽车软件爆炸式增长。具体来看,浩智超算开创了融合网关域控,融合了智能网关、动力控制、能量管理、智能诊断等七大核心系统功能,为整车提供高速领航、记忆泊车、城市领航、智能网关、动力能量管理等十大核心功能的深度集成和集中运算处理能力。

“浩智电驱的优势,得益于三合一结构,其高度集成了电机、减速器和控制器。”据哪吒汽车相关负责人介绍,浩智电驱还应用了新型槽内油冷扁线电机、高强度轮辐结构齿轮和新型空间矢量控制算法,使绝缘系统运行更可靠,系统结构更紧凑,同

时也提高了整车的静谧性。400V和800V软硬件共平台设计的架构,让用户充电5分钟,即可实现200公里续航。

“这些技术开发成果让我们更有信心面对越来越卷的市场竞争环境。”哪吒汽车CTO(首席技术官)戴大力告诉记者,跟浩智1.0相比,浩智2.0的思路还是聚焦电动化、智能化,但是在深度上有所进步。继续挖掘更深层次的技术,拓展技术范围,逐渐关注到最核心的能够跟用户产生利益和价值的部分。

戴大力表示,目前,车企间的竞争已逐渐从产品转移到技术上。要想在终端产品上让用户体验有所差别,只能通过技术创新、技术亮点来体现。即使同样的功能,车企也应寻找低成本的解决方案,并给客户带来更广的用途。

“我们坚持‘核心自研、开放合作’的理念,很多技术领域都有专业 and 更优秀的解决方案,我们会学习、吸纳、交流、融合。除了自己应用,也会开放给行业、国内外合作伙伴,用技术服务和产品上的支持加速整个产业的提升。”戴大力进一步表示。