

汽车周刊



新民网汽车频道
http://auto.xinmin.cn

本报专刊部主编 | 总第 888 期 | 2021 年 9 月 29 日 星期三 本版编辑:张 云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

“芯荒”惹祸 汽车业蹒跚运行

虽然今年前 8 月我国汽车市场主要指标累计还是保持较快增长,但是“芯片荒”导致 8 月汽车业蹒跚运行,多项指标增速同比两位数字下滑,市场之严峻形势完全超出预期。

8月数据黯然失色

8 月汽车产量 172.53 万辆,下跌 18.7%,连续四个月如此,且跌幅不断加深。汽车工业增加值增速,8 月下降 12%,连续 3 个月负增长,跌幅由 6、7 两月的-4.3%、-8.5%,突破-10%。乘用车型虽然清一色销大于产,可是汽车零售额及车购税都呈滑坡态势。

汽车商品零售额,8 月 3280 亿元,下降 7.4%,是年内零售额最低的一个月,其增速较上月扩大 5.6 个百分点。车辆购置税收入前 8 月

22525 亿元,增长 14.6%,其中,8 月份车购税收入仅为 264 亿元,下降 12.9%,也是年内车购税月度收入及其增速最低的一个月。

国家统计局《8 月份社会消费品零售总额主要数据》显示,8 月份社零总额 34395 亿元,同比增长 2.5%。除汽车以外社零总额(31115 亿元)增长 3.6%。作为支柱产业的汽车,8 月对社零总额非但谈不上什么贡献,倒是拖累社零增速,使其减少了 1.1 个百分点。

“缺芯”导致损失惨重

中汽协副秘书长陈士华通报称,“芯片短缺迫使 8 月份国内汽车削减产量 50 万-70 万辆”。东风汽车受此影响,“已减少 25 万-30 万辆销售”;一汽大众已有“近 4 个月产量减半”;本田在华两合资车

企干脆“将夏季高温假提前到 6 月初”;理想和蔚来下调了原先的交付量;特斯拉为了争夺芯片,“提前付款给供应商,以确保关键材料的供应”。8 月车市产需错配暴露无遗,生产供应端严重拖累车市,致汽车制造业景气面收窄。

缺“芯”潮同样影响着欧美车市。8 月份美国汽车销量同比下降了 33.1%;欧洲汽车制造商协会(ACEA)的统计数据显示,7、8 两月新车注册量分别下降 23.6%、18.1%,是自 2013 年欧元区经济危机结束以来跌幅最大的两个月。丰田等 6 家日本车厂现减产规模已超 100 万辆。

机构 AlixPartners 最新预测,“芯”片危机,今年全球汽车产量将减少 770 万辆,全球汽车行业将因此损失 2100 亿美元营收。

芯片必须加速自主

我国自主芯片市场份额只占 5%左右,芯片进口依赖度比石油还高。“汽车产品用芯片进口占 90%,先进传感器、车载网络等关键系统芯片全部为国外垄断。”国家新能源汽车技术创新中心总经理原诚寅,在日前于海南举行的 2021 年世界新能源汽车大会“车规级芯片技术突破与产业化发展”分论坛上如是表示。

市场预测,基于疫情得到控制、企业扩充产能等因素,芯片短缺问题或将在明年年中得到缓解。专家认为,中国芯片企业要紧抓发展“窗口期”,不仅关注传统正向开发,还要重视市场痛点和场景需求。汽车企业也要协同产业链上下游,与芯片企业实现联动发展。 张伯顺



全新奥迪 A7L 日前正式投产,成为上汽大众累计生产的第 2400 万辆整车。同时,全新奥迪 A7L 先行版和 A7L 55TFSI 公布官方零售价并开启预售。全新奥迪 A7L 先行版售价为 67.77 万元起;全新 A7L 55TFSI 全系共 2 款车型,每款车型提供两种风格套装,售价为 59.97 万-69.67 万元。新车将于 2022 年初起正式交付。

全新奥迪 A7L 先行版加载诸多项尖奥迪科技,DAWS 动态全轮转向系统、主动式空气悬架、离车泊车系统等领先的科技配置,使车辆在动力、操控、智能科技等领域都达到了全新高度,为注重个性表达、热爱驾驶的人群提供了崭新的选择。 林夏

中汽协日前表示,展望四季度,我国国民经济运行总体保持稳定,从而支撑汽车消费需求保持稳定;但供给端出现较大波动,其中复杂多变的国内外形势带来诸多不确定性,芯片供应短缺问题依旧存在,叠加四季度市场需求的提高也将加剧供应有限的问题。此外,商用车市场需求的波动以及原材料价格持续在高位都将进一步加大企业成本压力,影响行业运行。车企的生产节奏已从原来“月计划”为周期进行布局,变成按照“周计划”甚至“日计划”来进行生产。

综合各方面因素,需审慎乐观看待行业发展。四季度整个行业压力将非常大,但出现负增长的可能性并不大,初步预判全年市场或将弱于预期。不过,在芯片短缺的背景下,车企在全力保供、保产的同时,会优先考虑保障新能源汽车的生产和布局。这不仅是出于市场需求,也有“双积分”考核的压力。基于上述原因判断,2021 年全年,国内新能源汽车市场将延续爆发式增长趋势,预计可达 250 万辆的产销量。 李永钧

长安福特全新EVOS极智驾临

售价 22.78 万-26.08 万元,智感设计、智能座舱、智慧驾驶“三智”齐发。福特 EVOS 日前开启预售,以同级独享“卧龙苏醒”迎宾感应系统、1.1 米超广域巨幅屏、全新一代智行互联系统、多达 18 项智能驾驶辅助功能等,福利加码让消费者一网打尽所有需求。

作为首款采用“势能美学”设计理念的全球战略车型,全新福特 EVOS 拥有超长 2945mm 轴距,前卫溜背造型设计打造出和谐且雕塑般的艺术美感。车内 1.1 米超广域巨幅屏,整合 12.3 英寸高清仪表盘和 27 英寸超大 4K 中控屏,仿佛影院巨幕横贯眼

前。业内首创的“联合驾趣”功能,可实现主副驾分屏,还可实现主副驾独立声道,导航和娱乐互不打扰,增加行车安全。

新车搭载 2.0T+8AT 黄金动力组合,百公里加速仅为 6.6 秒。其配备福特全球首款 L2+ 自动

驾驶 BlueCruise 主动驾驶辅助功能,整合 ADAS 地图数据、摄像头、雷达传感器和 GPS 定位系统,配合驾驶员注意力监测系统,在特定路段可实现长时间的准自动驾驶状态。 余音



广本纯电SUV焕新升级上市

广汽本田 VE-1 TA 系列近日科技配置全面焕新升级上市。作为首款纯电 SUV,VE-1 开启了广汽本田电动化事业新起点。2022 款 VE-1 TA 内外造型更加先进洗练,续航里程提升至 480km,补贴后售价为 17.48 万-18.48 万元。

自上市以来,VE-1 凭借卓越品质赢得消费者的喜爱与认同,曾荣登 2020 年新能源汽车消费者满意度调查纯电动小型 SUV 榜首。此次焕新升级,VE-1 TA 系列首次搭载全新 12.3 英寸彩色全液晶仪表盘,简约优雅的三档自复位式旋钮换挡机构,将不同驾驶模式的切换按键集中布局。

传承运动基因,VE-1 TA 系列继续搭载 Honda 独具魅力的 SPORT EV 技术,电机最大功率 120kW,电机最大扭矩 280Nm,百公里能耗低于 14kWh, NEDC 综合工况续航里程升级至 480km,稳居合资电动车前列。 捷升

新标新平台 上汽通用酝酿绝地反击

近日,通用中国正式公布 Ultium 平台的中文名称为奥特能电动车平台。随后,上汽通用正式发布全新公司徽标,寓意“拥抱变化、与未来共振”,这既与年初通用汽车换标形成呼应,也意味着上汽通用已经初步完成了从技术到产品再到平台和品牌认知的焕新。按照规划,到 2025 年,上汽通用将在电动化和智能网联化等技术新领域投入超过 500 亿元。不难看出,以上汽通用为代表的主流车企,正按自己的节奏开展电动化、智能化、网联化的战略部署,全面向造车新势力发起反击。

此次发布的奥特能平台是通用汽车给予的“神助攻”。它是通用汽车针对纯电动汽车所开发的专属制造平台,凝聚了其 26 年的电气化经验及前瞻技术;而上汽通用汽车和泛亚汽车技术中心的同步开发。目前,上汽通用奥特能工厂规划的产品线覆盖轻混、全混动、插电混动、纯电动等全系新能源车电池组。与此同时,上汽通用借助高度本地化的业务链体系,实现了奥特能平台车型的国产化采购,2025 年之前,将推出基于该平台的 10 款以上的国产新能源车,覆盖三大品牌,涉及轿车、SUV 和豪华 SUV 等多个细分市场。

值得注意的是,上汽通用汽车已布局混动、插电式混动和纯电动等新能源技术型谱,覆盖轿车、SUV、MPV 等主流车身形式,以满足中国消费者多样化的需求。

在互联网技术开发方面,上汽通用汽车把握十足。早在今年 4 月的科技体验日上,上汽通用就表示,至 2025 年,其全新一代 VIP 智能电子架构将被应用于旗下几乎所有车型,可实现 OTA 远程升级,为其迭代升级提供了巨大空间。目前,上汽通用旗下品牌全面完成车联网系统布局,实现了 100% 云互联。智能化上,根据现有规划,全新一代 VCS 虚拟座舱系统在三大品牌新车上的覆盖率达到 78%。未来 5 年内,其超级智能驾驶系统将覆盖凯迪拉克品牌大部分车型,并逐步应用于别克和雪佛兰品牌。

时下,以上海通用汽车为代表的主流合资车企坚持自我革新与赋能,以更安全、更稳定的技术特点迎战未来,无疑将带动整个中国汽车工业的升级发展。 白诚