

7月中国汽车业产需持续恢复

7月,我国汽车产量245.5万辆,环比微降1.8%,同比大增31.5%;销量242万辆,环比下降3.3%,同比增长29.7%。月度产销增速均高于6月,产销量为历年同期最高值。1-7月,汽车产销量1457.1万辆、1447.7万辆,与上半年比,产量增速由负转正,小幅增长0.8%;销量降幅继续收窄,小幅下滑2.0%。国家统计局7月份“制造业采购经理指数(PMI)”调查报告显示,汽车业PMI为52%,生产经营活动预期指数位于59.0%以上的较高景气区间;汽车业好于制造业(总体)水平,连续两个月保持扩张。

中汽协认为,在中央稳经济一揽子政策和地方促消费举措刺激下,7、8月两月传统的淡季不淡,随着金九银十黄金消费季的到来,乘用车市场呈现持续快速增长,其中,新能源车、汽车出口、中国品牌会有良好表现,为全年车市稳增长提供有力支撑。

新能源车持续发力

新能源汽车7月产销61.7万辆、59.3万辆,同比均增长1.2倍,市场渗透率24.5%。其中,纯电动车销45.7万辆,增长1.1倍;插电混动车售13.5万辆,增长1.7倍。

1-7月,新能源汽车产销327.9

万辆、319.4万辆,同比均增长1.2倍。市场渗透率22.1%,较上半年增加0.5个百分点。纯电动车成为新能源汽车的主流,1-7月销量251.8万辆,增长1.0倍;插电混动车销售67.4万辆,增长1.7倍。

汽车出口连创新高

海关总署数据显示:7月整车出口(含底盘)27.5万辆,出口值321.3亿元人民币;1-7月汽车出口159.7万辆,同比增长43.9%,出口值1757.4亿元,增长54.4%。

中汽协数据数据显示:汽车企业整车出口(含底盘、CKD)7月报交29万辆,连创历史新高,环比增长1.8%、57.4%。1-7月汽车出口累计报交150.9万辆,同比增长50.6%。分车型出口,乘用车118.6万辆,增长54%;商用车32.2万辆,增长39.2%。

汽车出口持续增长,一是海外市场逐步恢复,需求回暖;二是我国及时向海外市场提供优质汽车产品,弥补海外市场缺口;三是新能源车成为出口新动能,7月新能源汽车出口5.4万辆,环比增长89.9%、37.6%。

中国品牌份额提升

7月,中国品牌乘用车市场好于

乘用车(总体)市场。当月销售107.8万辆,环比增长8.4%、50.3%;市占率49.6%,环比上升4.8%,同比提升3.4%。其中,轿车、SUV、MPV市占率分别为41.1%、55.6%、61.4%。

1-7月,中国品牌乘用车销售596.9万辆,同比增长21.5%,市占率47.6%,同比提升5.2个百分点。轿车和SUV市占率保持增长。

国产外系品牌乘用车1-7月市占率:德系20.2%、日系19.9%、美系8.9%、韩系1.6%、法系0.7%。

乘用车市延续快增

在车购税减半等促消费政策驱动下,乘用车市场活力依旧,延续快速增长势头。7月,乘用车产销221万辆、217.4万辆,环比分别小幅下降1.3%、2.1%,同比增长42.6%、40.0%。燃油车市场开始复苏,7月销量同比,增长超过20万辆。1-7月,乘用车产销1264.5万辆、1252.9万辆,同比增速有所提升,分别增长10.9%、8.3%。

部分豪华品牌入门级车型享受车购税减半优惠后,扭转了国产高端品牌乘用车市场,7月销量31.2万辆,增长23.1%;1-7月销量202万辆,增速由负转正,增长1.9%。

商用车市降幅收窄

7月,商用车产销24.4万辆、24.6万辆,环比下降6.2%、12.5%,同比下降22.9%、21.5%,降幅较上月分别收窄10.3、15.9个百分点。

1-7月,商用车累计产销192.7万辆、194.8万辆,同比分别下降36.9%、39.3%,降幅也收窄了1.6、1.9个百分点。与上年同期比,客车、货车销售均呈较快下降,其中货车降幅更明显。

十强总体形势好转

1-7月,上汽等十强企业(集团)整车销量合计1248.7万辆,同比下降1.2%,降幅较上半年收窄4.2个百分点;市占率86.3%,高出上半年0.7个百分点,同比提升0.3个百分点。

十强企业(集团)总体形势好转,1-7月销量分别为:上汽268.1万辆、一汽180.3万辆、东风172.9万辆、广汽137.0万辆、长安132.7万辆、比亚迪80.9万辆、北汽80.5万辆、吉利73.6万辆、长城62.0万辆、奇瑞60.5万辆。上汽、广汽、比亚迪、吉利和奇瑞等5家车企(集团)销量同比实现正增长,比上半年增加2家。

张伯顺

上周,又一次的严重事故,令人再次质疑汽车自动驾驶或辅助驾驶的安全性。科技的进步必须付出代价,但这个代价必须是消费者的生命吗?

近几年,在摄像头、智能芯片、激光雷达等综合发力下,全球汽车业的自动、辅助驾驶功能技术水平突飞猛进,功能越先进,意味着这款车的市场诱惑力也就越大。于是,不少车企在新车型介绍时,会用各类数据证明其自动、辅助驾驶的先进与安全,用夸张的术语来渲染自动驾驶系统带来的酷炫感,有些车企高管甚至带头秀出在自动驾驶辅助下,解放双手来开车的照片。

然而实际情况总是有些出入。目前各品牌在售车辆搭载的驾驶辅助系统,通病是能见度低时的识别率,静止物体、缓行车辆识别会发生误判风险,道路标线不清晰、近距离加塞等场景也有一定影响。这就决定了车主必须时刻紧握方向盘,全程监管车辆行驶,不能完全放手给系统。但这一点,车企是有所回避的。从近几年的类似事故分析来看,不管哪个品牌,一旦出事,车企的声明大多是在强调,车辆使用手册说明白了,“辅助驾驶不是自动驾驶”。

客观来说,L4、L5级别的自动驾驶是我们期待的,但在发展阶段,更多的是需要严谨的表述,消费者的生命不该是技术发展的代价。

自动驾驶发展勿以生命为代价

白诚

上月二手车市场需求不旺

中国汽车流通协会日前发布的数据显示,7月全国二手车市场交易量144.33万辆,交易量环比增长1.88%,同比下降1.08%,交易金额955.02亿元。1-7月二手车累计交易量902.84万辆,同比下降8.74%,与去年同期相比减少了86.5万辆,累计交易金额为6218.35亿元。

7月是传统的二手车交易淡季,多地极端天气以及涉及甘肃、广西等地的疫情出现导致市场需求不旺,总体规模略好于6月份。据二手车经理人指数显示7月为46.3%,市场依然处于不景气区间。

7月二手车市场总体呈现以下几方面的特征:一是由于天气原因以及散点疫情的因素导致线下集客减少,线上集客量有所增长;二是从市场需求来看,受新车价格不断下探的影响,二手车价格变化幅度也较大,消费者持观望态度,因此成交率不及预期;三是从库存情况来看,部分新车购置税减半政策使新车市场销量明显回升,7月份零售端同比上升高达20%,因此二手车置换率也有所提升。另外从库存周转时间来看7月环比继续延长3天,平均库存周期达到50天左右。四是随着全国疫情防控形势的好转,以及全面取消二手车限迁政策的大力推动,7月份二手车转籍情况持续回升,二手车转籍率为26.74%,较6月份增加了1.6个百分点,为今年以来的新高点,但较去年同期仍下降了0.8个百分点。

预计8月份随着全国区域内限迁政策的进一步放开,二手车市场经营情况将逐步好转,销量将有所提升。

李永钧



长安福特大型高性能智慧旗舰SUV全新福特探险者8月10日开启预售,4款车型预售价格为30.98万-37.98万元。

全新探险者拥有超过5米长、2米宽的车身,线条硬核阳刚。内饰定位“高科技轻奢游艇座舱”,配备27英寸高清4K巨幅横屏+12.3英寸全彩数字液晶仪表盘,呈现导航、娱乐、路况模式等多种信息,还有17英寸高清全彩TFT HUD抬头投影显示。新车采用福特最新的纵置后驱平台,搭载第四代2.3T EcoBoost发动机和全新10速手自一体变速器。

江美

双剑合璧,全新汉兰达380T上市

广汽丰田全新第四代汉兰达380T近日正式上市。新车共推出三大配置版本,市场建议零售价31.48万-34.48万元。

全新第四代汉兰达380T首次搭载进口TNGA 2.0T发动机,匹配Direct Shift-8AT变速箱,最大功率182kW,峰值扭矩高达380Nm,动力表现较第三代车型全面提升,综合工况油耗仅8.7L/100km。

同时,广汽丰田全新第四代汉兰达380T升级四驱系统,全系标配DTV动态矢量四驱。在此基础上,全新第四代汉兰达380T还提供三种四驱模式,智能应对各种复杂路况,显著提升车辆的转向性能和越野性能。此外,双擎混动与380T在原有米色、黑色内饰颜色基础上,均新增棕色内饰,更具豪华质感。

宝龙



荣威iMAX8 EV魔方电池“黑科技”揭秘

上汽重磅推出纯电豪华MPV——荣威iMAX8 EV,为用户打造出“头等舱”体验,并以魔方电池“黑科技”,化解用户的电池安全焦虑。日前,来自上汽创新研发总院捷能公司的技术专家进行了一场电池解析直播课,生动地展示了魔方电池的安全之道。据悉,新车将于8月下旬上市。

“零燃科技”不惧针刺挑战

动力电池安全被誉为新能源汽车的生命线。荣威iMAX8 EV采用的魔方电池打造了五重防护机制,创新性破解了“热失控”难题,为用户构筑了一道安全防线。其中即时远程监控体系,可以通过自学习功能,使热失控可提前监测,防范于未然;提前散热系统能够远程监测到热失控,酝酿期即开启最大功率散

热;独有躺式排布电芯设计能够有效降低电芯之间有效接触面积,减小热传递通道;气凝胶阻燃材料可以有效实现物理热量隔离,确保单个电芯热失控后不影响周边相邻电芯;自动泄压防爆阀通过主动泄压,释放电池包内压力,使过热气体降温,防止气体喷射。基于五重“黑科技”成功挑战

了针刺实验,在钢针刺入电池包触发热失控后,被刺的电池包出现冒烟现象,但没有起火、爆炸,也没有出现热蔓延现象。

电芯穿上“高弹紧身衣”

除了“零热失控”安全防护,荣威iMAX8 EV魔方电池“躺平”之后,还有超高集成度、超长寿

命两大优势。其电池系统能量密度达到195Wh/kg,从而实现CLTC续航里程550-570km。同时,“躺式”结构使整个电池包厚度仅125mm,在不侵占车内空间的同时,还能保障底盘的通过性。

目前,业界对电芯的处理方式都是立式摆放,将电芯“躺式”放置为结构设计开发带来了巨大的难题。在魔方电池整个开发过程,上汽创新研发总院的工程师联合合作伙伴共同开发测试了千余款结构胶方案,历经两万小时的可靠性验证,最终才确定结构胶配方。如果说传统立式电芯方式,是将电芯放置在了刚性框架的“铁牢笼”里,“躺式”结构设计则采用柔性约束的方式,仿佛为电芯穿上了一件“高弹紧身衣”,能够自适应电芯的膨胀,大幅降低电芯受力,从而增加电芯的循环寿命。

提升

