

汽车周刊



新民网汽车频道
http://auto.xinmin.cn

本报专刊部主编 | 总第923期 | 2022年10月19日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:宴云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

七大变化看中国汽车“非凡十年”

在党的二十大召开之际,回首我国汽车工业这十年来的发展轨迹,可谓发生了翻天覆地的变化。2012年,国内汽车销量为1930.64万辆;2021年达2627.5万辆。十年增幅高达36%,中国稳居世界第一大新车单一市场。这十年,中国汽车产业经历百年未有之大变局的重要战略机遇期,在由大变强的新赛道上实现跨越式发展,凸现七大变化。

自主品牌崛起

从借鉴模仿到正向研发,从“四个轮子配沙发”到自主发动机列装,从被全面压制到依靠SUV打开局面。十年来,中国自主品牌历经坎坷,比亚迪、吉利、长城、长安等一大批中国品牌站稳潮头,通过与合资品牌在市场上的正面交锋,实现了快速增长,推动中国汽车品牌向上。2021年,中国品牌乘用车同比增长23.1%,占销售总量44.4%,市场占比创下十年新高。今年前9月,中国品牌乘用车销售同比增长26.6%,市场占有率已达48.1%。

“新能源”大爆发

2012年,国内新能源汽车销量为1.28万辆;2021年,国内新能源汽车销量达352.1万辆,连续7年位居世界第一,占全球销量的53%,2022年销量或将达到600万辆。为了推动新能源汽车的生产和消费,国家形成了一个完整的激励政策体系,一方面是支持和激励车企的研发和生产;另一方面是给予消费者购置补贴与税费减免。我国新能源汽车产业已进入规模化快速发展新阶段,实现了由政策驱动向政策、市场双驱动的转变。

市场集中度提升

2012年,工信部决定在汽车行业建立落后企业退出机制。这项机制的建立,根本性地整治了我国汽车业以往“低散乱”的产业格局,加快汽车产业转型升级,推动汽车行业的兼并重组。十年来,国内汽车市场竞争愈加充分,部分缺乏核心竞争力的车企走上兼并或重组的道

路。市场的优胜劣汰换来的是资源和产能的进一步集中优化,随着中国汽车市场日趋成熟,重点企业将进一步将规模做大做强,市场集中度越来越高。

“智能化”时代开启

伴随着人工智能、车联网、大数据、信息通信技术的不断发展,汽车智能化时代已经来临,这也成了十年间汽车业最为重大的突破之一。汽车智能化的出现,给汽车用户和行业都带来了巨大的冲击,引导人们重新认识和理解汽车。汽车智能化浪潮,令新品牌如雨后春笋般蓬勃生发,还加快推进了新旧动能转换。初步形成自主创新能力,全面掌握锂电、5G、自动驾驶前端技术的中国汽车产业,将引领智能网联汽车高质量发展,展现全新发展路径和产业宏图。

进入有序竞争

十年来,越来越多的造车新势力踊跃进入汽车市场,蔚来汽车、小

鹏汽车、理想汽车,以及高合、哪吒、威马等新能源汽车品牌如雨后春笋般破土而出,目前造车新势力已初见规模。造车新势力与传统车企相比,没有历史包袱,可以大胆尝试创新,从而打造自己的核心竞争力。近几年,拥有强大互联网基因的华为、百度、小米等也纷纷跨界造车,形成了多点开花的热闹场面。随着造车新势力、科技公司的加入,汽车产业的市场化趋势更为明显,进入全方位有序竞争,有利于中国汽车产业的健康发展。

加快“走出去”步伐

这十年间,中国汽车“走出去”的优势愈发明显。数据显示,2021年全球十大畅销车型中,中国品牌占据六席。中国新能源汽车出口排名前五位国家依次是比利时、孟加拉国、英国、印度、泰国。今年以来,在强大汽车供应链支撑和新能源汽车超强竞争力带动下,中国汽车出口连续创历史新高,出口总量已超过德国,排名世界第二。中国汽车

对欧洲的出口是增长最快的,增速达到了204%,对北美洲的出口增速也超过了100%。随着产品质量不断提升、品牌形象逐渐树立,中国汽车将驶向全球,为全球新能源汽车发展注入了强劲动力。

成为全球供应链中心

十年来,我国汽车制造业凭借着对新能源技术和信息科学技术的敏锐掌握,成功跻身这场全球变革的前列,并成为主导者之一。中国汽车零部件体系已经建立了全球化制造优势,在国内国外“双循环”中发挥支撑作用,在汽车供应链变革中成为一个重要的新中心。相关数据显示,我国已连续五年成为全球最大的锂电池消费市场。截至2021年底,我国动力电池产能约占全球的70%,世界十大锂电池厂家中,我国企业占据6席,我国将在电动化、智能化的全球供应链中扮演越来越重要的角色,完成动力转型并实现汽车生产大国向强国转变的新阶段。 雍君

广汽丰田全新纯电SUV车型bZ4X上市

广汽丰田首款e-TNGA纯电中型SUV车型bZ4X近日正式上市,新车共推出五大配置版本,综合补贴后建议零售价19.98万—28.78万元。

新车在外观上实现了概念车100%还原,造型充满力量感和科技感。2850mm的超长轴距,让车内拥有媲美D级轿车的1000mm后排空间。智享座舱中配备远视点机舱层叠式仪表盘,融入HUD设计理念,数字车载生态系统,支持语音识别和OTA软件升级。

广汽丰田bZ4X的动力电池以10年后电池容量保持率90%为目标进行研发,实现全



球顶级的电池耐用性。新车搭载高效率三合一电机系统,配备电池温控系统,实现在CLTC工况标准下

615km的纯电续航里程,最优电耗每百公里仅11.6度电。四驱版车型搭载总输出功率为160kW的双电机,0—50km/h加速仅3.4秒,还配备丰田与斯巴鲁共同开发的X-MODE四驱越野辅助模式。

新车还搭载丰田最新一代“TSS 3.0智行安全系统”,配备了4个PVM摄像头和12个超声波雷达,具备行业领先的辅助驾驶能力。 江美

八十八万的极星卖给谁

上周,极星汽车公布了其新品极星3配置,并宣布其国内预售价为88万元起。毫无竞争力可言的配置、高昂的售价,让不少人心口犯嘀咕:这车谁来买?

极星3发布了两个版本,长续航版百公里加速5秒,CLTC续航为670公里;高性能版本百公里加速4.7秒,CLTC续航620公里。单看百公里加速,特斯拉Model X、蔚来ES7、宝马iX M60都没超过4秒,极星3与其品牌宣称的高性能并不符合。再说续航,售价仅27万元的小鹏P7,其CLTC续航也是670公里,极星3没有丝毫优势。

至于豪华配置,如辅助驾驶功能的雷达、外部摄像头、超声波传感器,极星3都不算顶尖,其他诸如隐藏式门把手、电吸门、HUD抬头显示、杜比全景声环绕音效、21英寸轮圈、方向盘电动调节等,在售价不超过50万元的中国造车新势力车型里,这些都是耳熟能详的配置。如果要说得再多一点,市场上在售电动车的配置都完全考虑了后排乘客,后舱娱乐、后排头等舱、小冰箱等应有尽有,但这些极星3没有。以现在造车新势力“卷”的惯性,等到明年四季度极星3上市时,还不知道有什么更周全的配置出现。

也许,极星3并不想在中国有所作为。但快速发展的中国汽车市场,已经成为全球最大的纯电动车市场,即便是宝马、奔驰等豪华品牌,也将中国市场视为电动化转型的重中之重,众多品牌认为,在中国新能源车市场的表现很大程度上将决定其在全球电动化赛道上的地位。作为一个有着中资背景的造车新势力品牌,且问世已经六年,极星在半年销量未过万,如今还推出这种调性的“未来”产品,是不是有点大自说自话了? 白诚

爱驰第二款新车U6登场

爱驰旗下第二款车型——纯电爱驰U6近日上市,共推出好声音特别版及Play版两款车型及两项尊享购车权益,补贴后售价均为21.99万元。新车搭载了爱驰全球首创的三明治结构电池包,并匹配电机余热回收系统和热泵空调,冬季续航能力显著提升。

此次推出的全新爱驰U6 Play版动力电池容量有63kWh和72kWh(选装)两种规格,CLTC综合工况续航里程分别为505km和590km。而全新爱驰U6好声音特别版动力电池容量为63kWh,综合续航里程为505km。

据介绍,爱驰U6采用独特的“星舰美学”设计理念,其侧面采用三段式运动腰线和光之刃C柱,为整车赋予了极强的运动感。此外,全新爱驰U6还搭载了同级面积最大的穹顶式全景玻璃天幕。 余音



奔驰在华业务稳健增长

2022年第三季度,梅赛德斯-奔驰在全球范围交付超过517800辆乘用车,同比增长21%。其中在中国市场交付206815辆新车,同比增长37%;前9个月累计在中国交付562616辆,以稳健势头迈入第四季度。

第三季度,全新EQE、梅赛德斯-奔驰C350e L插电式混合动力运动轿车陆续上市,新能源汽车销量较上季度取得27%的环比增长。其中,首款基于EVA纯电平台打造的国产EQ车型全新EQE自8月上市以来,获得了市场的积极反馈。

此外,以梅赛德斯-迈巴赫、梅赛德斯-AMG、梅赛德斯-奔驰G级车等为代表的高端豪华车型在前三季度保持优异表现。其中,迈巴赫新车销售在前三季度实现30%的同比增长。

在今年前三季度,梅赛德斯-奔驰E级车与GLC SUV也同比实现了两位数增长,S级轿车在其细分市场继续保持领先优势。 宝龙

我国汽车保有量3.15亿辆

公安部日前发布全国机动车保有量最新数据:至9月底,全国机动车保有量达4.12亿辆,其中汽车3.15亿辆。今年前三季度新注册登记汽车

1740万辆,第三季度新注册登记629.5万辆,月均达209.8万辆,较上半年月均增长13.3%。汽车保有量中,新能源汽车1149万辆,占汽车保

有量的3.7%。其中,前三季度新注册登记371.3万辆,同比增加184.2万辆,增长98.5%。全国有82个城市汽车保有量超过100万辆,其中,北京

超过600万辆,成都、重庆超过500万辆,苏州、上海、郑州、西安、武汉超过400万辆,另有21个城市超过300万辆。

至9月底,全国汽车驾驶人数量4.61亿人,前三季度新领证驾驶人2392万人。 张伯顺