

本报专刊部主编 | 第958期 |
2023年9月6日 星期三
本版编辑:张云 视觉设计:窦云阳
编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

汽车周刊 · 专题

成都车展传递出哪些信号

为期10天的2023成都车展刚刚落下帷幕。本届成都车展共有129个汽车品牌参展,展出车辆近1600辆,展示面积超过20万平方米,在这个行业内卷的时代,今年的成都车展向行业传递出五大明确信号。

“新能源越野”异军突起

过往,硬派越野车一直以来都是一个极为个性化、小众化的市场。而在今年成都车展上,硬派越野味道特别浓厚。除了福特等老牌硬派SUV,此次重磅上市的猛士917、方程豹豹5、坦克400 Hi4-T、北京越野全新BJ40、捷途旅行者、哈弗猛龙,甚至是传祺ES9旅行者等车型,设计风格都偏向于硬派SUV风格。

新能源硬派越野车的兴起,一方面是厂家希望借此在新能源高端市场拿下一席之地,另一方面满足消费者对于不同类型车辆的需求。随着用户需求逐渐多元化,越野、露营、自驾等休闲方式成为典型用车场景,越来越多的车企将布局这一细分市场,硬派越野+新能源正在成为新的竞争细分领域与新增长点。

“智能化”进入深水区

本届成都车展,激光雷达逐步出现在越来越多的量产车上,智能



座舱、交互屏幕等定义,也成为前沿科技的代名词,智能化已成为各大车企发力的重点。在智能驾驶上,城市NOA开始大规模运用,高精地图功能陆续上车;智能上下匝道、自动超车、记忆泊车等功能,表明未来将在更为复杂的路面进行辅助驾驶。在智能座舱上,与用户深度交融、大模型成为车企新的角逐点,飞凡巴赫座舱、阿维塔鸿蒙座舱、智己智能座舱等吸引了众多关注。在汽车产业变革的“下半场”,智能化将进入深水区。

“合资”加速“触电”

今年成都车展,奔驰展示了全新EQE纯电SUV等一系列车型、宝马上市了创新纯电动BMW i等五款新能源车型;极星全新车型极星3和极星4参展;捷尼赛思X SPEEDIUM COUPE概念车上演中国首秀……除豪华品牌外,起亚的

高性能纯电轿跑EV6正式上市,一汽大众的重磅车型ID.7 VIZZION正式亮相。一汽丰田甚至还给油车和电车各自申请了一个展台。

目前来看大多数合资品牌和进口品牌已摆正位置,加快“触电”步伐,寻求通过推出更多新品。

“自主”冲刺“百万级”

本届成都车展,多款中国品牌向“百万级豪车”发动冲刺。比亚迪旗下仰望U8、东风旗下猛士917闪亮登场,均是超过百万的国产顶级纯电动SUV。广汽埃安的高端品牌Hyper昊铂也单独申请了展位,展示百万级的Hyper SSR与刚上市的昊铂GT。

另外,长城汽车全面开启魏牌向上之势,其首款MPV车型高山正式开启预订;长城炮旗下山海炮性能版进行全球首秀,2023款黑弹也焕新上市。此外,比亚迪新品牌方

程豹的首款硬派车型豹5正式开启盲订。中国品牌的集体冲高,展示在新能源赛道上的中国力量与技术自信。

“价格战”烽火重燃

为了争夺下半年市场,本届成都车展“降”声一片。

定位中大型智能轿跑SUV的智己LS6,基于800伏双碳化硅平台研发,标配高精地图的NOA能力,交付即搭载一键AI代驾功能,起售价只要23万元。新款问界M7大五座版增加了HUAWEI ADS 2.0智驾系统等,车身结构、内饰等多方面都有所优化,预售价却只要27.98万元。另外,睿蓝7起售价已下探至14万元以下,起亚首款纯电轿跑EV6的起售价也定在28万元。随着价格战日趋白热化,一大批新车以低价入市,有望重构车市价格体系。 李永钧

前七月汽车业利润微增

日前,国家统计局等有关部门披露了今年前7个月我国规模以上行业财务指标完成数据,其中包括了汽车制造业增加值、汽车商品零售额、行业营业收入、利润总额、电动载人汽车出口数据等数据。

7月份,厂家汽车产量同比下降2.2%,汽车制造业增加值增长2.2%,较上月放缓6.6个百分点;汽车制造业前7个月增加值同比增长上半年减少1.1个百分点,增长12.0%。

7月乘用车批售210万辆,市场终端零售184.2万辆。7月份汽车商品零售额3855亿元,同比下降1.5%;前7个月汽车零售额26265亿元,增长7.5%。

前7个月,汽车制造业营收和利润同比,仍保持增长,完成营业收入53148亿元,增长11.8%,实现利润总额2583.1亿元,增长1.0%,增速居制造业第三位。

汽车制造业投资态势不错,前7个月投资同比增长19.2%。较工业(总体)和制造业(总体)投资同比,分别高出10.7、13.5个百分点。

新能源汽车前7月国内销量同比增长32.5%,出口增长高达1.5倍,其中电动载人汽车出口93.24万辆,出口值1564.53亿元,同比增长均为三位数,分别达107.3%、168.4%。

上海汽车今年前7个月成绩单显示:全市汽车制造业企业生产持续增加,市场回升向好,企业利润和新能源车出口尤为亮丽。全市汽车产量,前7个月113.72万辆,同比增长13.3%,其中新能源车71.59万辆,增长65.0%。两项增速分别高出全国5.5和34.4个百分点。

全市汽车新车前7个月上海牌照34.29万辆,同比增长29.7%。其中,新能源小客车上绿牌17.55万辆,增长53.5%。

上海海关统计:前7个月,上海口岸汽车出口102.2万辆,同比增长54.8%,占全国汽车出口总量的三成八。

前7个月,上海汽车制造业营业收入4981.66亿元,同比增长16.8%,名列全市规上各业之冠;实现利润总额218.60亿元,同比增长11.1%,利润总额占全市规上工业利润的一成五,超过长期霸榜的烟草制品业。 张伯顺

赛力斯为何突然移情博世

最近,一个重磅消息在汽车圈引起热议。博世和赛力斯签署了一项战略合作协议。双方将在车辆安全系统、驾驶辅助、自动化功能、动力总成及电气化解决方案等领域广泛合作。

赛力斯汽车曾与华为合作开启了汽车制造企业和ICT企业跨界合作造车的先河。2021年12月,赛力斯与华为共同推出了AITO问界品牌。问界品牌推出之后,销量稳步提升,并且已经投放了多款新车型。不过问界品牌的营销主导方不是赛力斯而是华为,技术研发的核心也是华为,至于产品线开发也是华为主导。

然而,好景不长,随着车市大打价格战,问界的上升势头终结,转而连续走低。今年以来问界月均销售已不足4000辆。赛力斯上半年亏损了13.9亿元。

赛力斯算不上一线企业,可以说是“输不起”。既然与华为携手的光环已经逐渐淡去,赛力斯转投新的深度合作伙伴也就不难理解了。

今年5月,博世宣布了对汽车与智能交通技术业务的重组。为了适应汽车行业持续增长的软件需求,博世重组后的智能交通部门将目标定位于为客户提供全栈式定制化技术和解决方案。放眼当下,显然博世所能提供的“全栈式定制化技术和解决方案”,无疑是最符合赛力斯目前需求的。

而对于华为而言,赛力斯不再是唯一,奇瑞、江淮和北汽蓝谷也已成为其智选车模式的合作伙伴,既然华为可以找多个合作伙伴,那赛力斯也就没有必要守着一棵大树,毕竟它也混迹汽车行业几十年,岂有不懂鸡蛋不能放在一个篮子里的道理,另辟蹊径也就不足为奇了。 雍君

上汽上半年营收净利双增长

上汽集团日前发布了2023年半年度报告。今年上半年,上汽实现整车批售207.2万辆,终端零售达到223.7万辆,继续保持国内行业领先地位,并且每月销量环比连续增长。第二季度销量环比第一季度增长32.5%,增速跑赢市场大盘。报告期内,公司通过优化结构、降本增效,实现合并营业收入3265.5亿

元,同比增长3.34%,实现归属于上市公司股东的净利润70.9亿元,同比增长2.54%。

上半年,上汽海外销量达到53.3万辆,同比增长40%,继续行业领跑,今年全年上汽海外业务将实现“规模性盈利”。自主品牌MG今年1—6月在欧洲销售11.5万辆,同比大涨143%,新能源销量占比超过

50%。

上汽上半年销售新能源汽车37.2万辆,稳居中国车企第二,自1月份以来保持“逐月环比连涨”。7月份,上汽销售新能源汽车9.1万辆,又创年内新高,三季度将冲刺“月销10万”。上汽自主、合资板块全面发力态势明显,新能源汽车整体发展前景向好。 江美

荣威D7登场 开启新能源下半场征程

2023成都车展上,全新中高级纯电/混动轿车荣威D7 EV与D7 DMH正式亮相,再加上同期发布的云宿座舱和斑马智行车机系统,上汽荣威开启了驰骋新能源双赛道的新征程。

展台上,荣威D7全新科技优雅美学带来的高级视觉感受,吸引了众多目光和期待。作为中高级新能源轿车,D7以驾乘体验为核心,打造新能源时代的“云宿座舱”,带来了如宿云端的舒适驾乘体验。与此同时,D7充分利用4890mm同级最长车身和2810mm的超长轴距,带来中高级轿车必备的幸福空间;大面积麂皮材质,匹配绗缝工艺,以及9层材质打造的高级座椅、180°放平的贴心设置,更是将高级礼遇融入驾乘体验的每一个维度。



而“云宿座舱”不止给用户带来每一寸肌肤的舒适享受,它通过懂你所需的高效沟通,让每一份智慧都能智尽其用。全面升级的斑马智行车机系统,拥有一语多意、长途充电自动规划、手车导航无缝流转等多项独特功能,让车机体验如同手机般流畅便捷,让智能化体验全面跃升。

在高端舒适的驾乘享受方面,D7采用五连杆后悬,匹配SKF、威巴克、GF等国际一流底盘供应商,以及上汽创新研发总院底盘系统化的匠心调校,让操控精准、转向细腻的高端舒适体验,得到了最有力的保障。

值得注意的是,无论是纯电、还是混动,荣威D7给出了解决续

航焦虑的最佳方案。D7 EV搭载的魔方电池应用了零燃技术,躺式电芯不仅能够通过双针刺四电池的严苛考验,还具备同级最高的电池能量密度。610km的最大续航,6.5秒的百公里加速,能让用户打消续航烦恼,尽情享受速度的酣畅淋漓。而D7 DMH则拥有行业领先的CLTC 1400km综合续航,和低至4.3升每百公里的馈电油耗,让D7跑得更远、跑得更省。另外,CLTC 125km的纯电续航里程,也能够充分满足用户日常城市通勤所需。

未来三年,上汽荣威将推出包含D7双车在内的8款新车,涵盖轿车、SUV、MPV等多种车身形式,覆盖紧凑、中型到大型等主流细分市场,全面布局新能源下半场征程。 姚琼