

有理、有据、有节：解读江淮汽车“i.EV+”战略

□ 本报记者 何晓亮

江淮汽车公司近日发布公告称,公司制定了全新的新能源汽车业务发展战略——i.EV+战略。根据这一战略部署,到2025年,新能源汽车总产销量将占江淮汽车总产销量的30%以上,形成节能汽车、新能源汽车、智能网联汽车共同发展的新格局。

解读一：为什么是30%？

——看上去略显保守的目标背后,体现了江淮汽车对质量效益型发展导向的坚守

按照工信部对《中国制造2025》的解读,2025年,中国自主品牌新能源汽车的销量将占总销量的10%—15%。届时江淮汽车在国内新能源汽车上的占有率将达到10%左右。作为单一企业来说,这一占有率指标已经不算低,与中国新能源汽车产业总体的发展程度相适应。

江淮汽车表示,新能源汽车仍处于市场导入期,制定发展目标一定不能“画饼充饥”的心态,而应当聚焦有限目标,在技术创新、产品创新、商业模式创新找出切实可行的路径,让新能源汽车这一战略性业务,能为企业创造实实在在的口碑和效益,进而逐步成长为公司抢占未来发展制高点的主导业务。

此外,如果生产环节上电池供给瓶颈能在短期内打破,充电设施加速普及,江淮汽车的新能源业务很快就会进入快速放量阶段。

首先,江淮汽车有能力同时向市场投放多款新能源车,抢占各个细分市场。其次,江淮汽车坚持乘用车并举的新能源发展战略。随着国内城市轻型商用车使用新能源汽车步伐加快,江淮汽车有望捷足先登,抢占更大市场份额。

新能源汽车的放量增长,也为江淮汽车培育新的盈利增长点。目前国家对新能源汽车的财政补贴非常及时,江淮汽车近期也修改了会计准则,将新能源汽车政府补贴收入计入车辆销售的当期损益。这一权责发生制的会计准则,将能够更加真实地反映江淮的实际盈利情况,也充分化解了当期业绩与新能源推广的矛盾,标志着江淮新能源汽车由初期小批量推广试点阶段进入商品化、规模化推广阶段,新能源业务由培育性板块逐渐转向战略性板块。

解读二：为什么以纯电动为基本技术路线？

——与国家新能源汽车战略取向相符,有利于扩大技术领先优势

首先,纯电动技术路线,与国家发展新能源汽车的战略导向和政策取向高度契合。

2012年,我国明确汽车产业纯电驱动战略导向,也就是确定了电动汽车是中国汽车业转型的主导方向,以规避传统燃油汽车与传统混合动力在技术与产业上的不足。前不久,国务院发布的《中国制造2025》中,更加明确提出“支持电动汽车、燃料电池汽车发展”。江淮汽车坚持走纯电动的基本技术路线,并不断向市场投放纯电动产品,对电动汽车技术水平的整体进步以及市场环境的优化都会发挥积极的推动作用。

其次,江淮汽车已经在纯电动技术上积累了核心竞争优势。2009年,江淮汽车明确提出以“纯电驱动”为主攻方向,初步构建起电动汽车的核心研发团队,迅速在电动汽车的关键技术领域获得突破,在同悦轿车平台上研制出第一代纯电动轿车,不断完善技术和产品,探索出“迭代研发”的开发模型,直到第5代电动汽车采用完全正向开发模式。

再次,江淮汽车提出打造纯电动和插电式混合动力两大技术平台,顺应节能减排这一汽车产业转型升级大趋势。国家明确提出“到2020年,乘用车(含新能源乘用车)新车整体油耗降至5L/100km,2025年,降至4L/100km左右;到2020年,商用车新车油耗要接近国际先进水平,到2025年达到国际先进水平。”为适应这一发展目标,江淮汽车提出打造“双动力总成”为核心、自动变速传动的新一代“钻石传动系”,应用于节油率30%—100%的不同车型中,确保公司走在节能汽车发展的前列,不断巩固扩大技术领先优势。

解读三：打造新能源商用车“第一品牌”的底气何在？

——技术、产品、渠道优势万事俱备,把握了抢占市场的先机

首先,在技术创新上,按照江淮汽车的平台化研发战略,3.5吨以下新能源商用车



采用的是目前成熟的纯电动车平台,而电动汽车的研发历经7—8年的技术积累,体系逐步成熟,研发力量也在不断加大。

2010年,江淮汽车成立新能源汽车研究院,当时仅60人,目前达150余人,业务涉及系统集成、电池、电控、电驱动、试验验证、项目管理、供方协同开发等7大领域23个业务。2014年,江淮汽车又在其商用车研究院下设立新能源商用车设计部,更好地将新能源汽车的共性技术与商用车独特的需求结合起来。同时,江淮底盘产品的研发制造一直占据着行业领先地位,在开发电动商用车底盘上具备领先优势。

其次,在产品创新上,目前,江淮汽车正在开发多款新能源商用车型,2015年底,纯电动轻卡在3.5吨及以下实现底盘平台系列化,2016年底,轻客实现整车产品电动系列化。在插电式混合动力上,到2020年,将实现所有轻型商用车主销产品全覆盖。

目前,公司既积累了技术创新、产品创新优势,又具有传统商用车开辟的渠道优势,下一步公司将加快向市场导入新能源商用车的各类产品,把技术、产品、渠道优势转化为市场优势,抢占“新能源商用车第一品牌”这一制高点。

解读四：新能源汽车的商业模式如何创新？

——以互利共赢、价值共享为准则,为用户创造更多便利与福利

随着新能源汽车产业化步伐的加快,以政府补贴拉动销售的局面最终难以持续,新能源汽车市场最终将由政策拉动转变为市场竞争驱动的常态。如何更快地将产品顺利导入市场,进而分享新能源消费市场快速成长的红利?商业模式创新是重中之重。

按照江淮汽车此次公告发布的商业模式创新,其首要突破口就在于,打通、整合产业链价值体系,实现产品提供向一体化服务营销的转变。新能源汽车营销必须调动主机厂、充电设施等基础设施供应商、车联网服务供应商、金融服务供应商等各种资源,促使产品制造与服务、金融、信息化等深度融合,满足用户在购车用车上的各种需求。同时,将强化互联网思维,以经销、电商为平台,积极发展“O2O”商业模式,以产品、技术线上咨询和线下体验为突破口,优先布局一线城市、限行限购城市、地方鼓励消费城市,积极拓展政府与商业运营等公共服务领域,并加快发展私人消费市场。

七成消费者认为动力电池技术影响新能源汽车购买寿命、续航、安全和充电成“四大顾虑”

□ 张宏

由深圳市比克电池发起的一项针对全国二十多个省市的消费者调研结果显示,约70%的消费者认为当前的电池技术水平是购买新能源汽车的主要障碍。新能源汽车动力的电池寿命、续航里程、电池安全、充电效率是消费者购车的四大顾虑,电池技术亟待提升。

对此,深圳比克的动力电池技术专家认为:三元材料锂离子电池(以下简称三元材料锂电池)在能量密度(续航能力)、环境适应性和成本上有明显的优势,能更好地满足消费者需求,是未来新能源汽车电池技术的重要发展方向。

动力电池是新能源汽车的核心部件,电池技术与新能源汽车发展关系密切。目前,国内常见的动力电池技术路线主要有三元材料和磷酸铁锂两种。磷酸铁锂电池因其较好的循环稳定性和安全性曾一度成为市场主流,但随着消费者对新能源汽车的认知趋于成熟,对电动汽车的性能需求不断升级,磷酸铁锂电池在能量密度等方面的瓶颈日渐显露出来,而三元材料锂电池则凭借自身的高续航能力、低成本等优势异军突起,成为技术发展的新方向。

目前,国际上知名的新能源汽车如特斯拉、聆风、宝马等均采用三元材料锂电池,技术已日趋成熟。

作为国内最早开发三元材料锂电池的企业之一,深圳比克对三元材料锂电池的发展表示乐观。今年年初,科技部和交通部先后发文对新能源汽车动力电池性能指标作出规定,要求2015年底轿车动力电池能量密度达到200瓦时/公斤,到2020年达到300瓦时/公斤,整车动力电池组循环寿命达到1000次以上。目前,三元材料18650单体电池能量密度为170—260瓦时/公斤,循环寿命接近3000次;而磷酸铁锂电池能量密度普遍为90—120瓦时/公斤,循环次数约为5000次。

深圳比克技术专家指出:“三元材料锂电池在能量密度、环境适应性和成本等方面有较大的综合优势,能更好地满足消费者不断升级的需求,将成为国内新能源汽车电池路线的主要发展方向。深圳比克研究院的实验结果显示,三元材料锂电池的理论能量密度最高可以超300瓦时/公斤,实测电池组循环寿命超过2000次,这意味着更长的续航里程和使用寿命。此外,圆

柱18650电池芯体积小、单体容量低,不仅更容易实现高能量密度和高安全性,也易于规模化生产降低制造成本。”

“多年来,深圳比克在三元材料的应用上积累了丰富的经验。在技术研发上,我们今年已经开始着手18650—4.0Ah动力电池的研发,能量密度接近300瓦时/公斤。在产品应用上,我们与航盛、科列等国内多家顶级电池管理系统厂商合作,为客户交付‘单体电池到系统’的完整电池解决方案。装配相关产品的电动汽车累计行驶里程达2500万公里,并且无一起安全事故。未来,深圳比克将继续坚持技术创新,为消费者提供更加完善可靠的新能源汽车动力电池解决方案。”深圳比克技术专家补充道。

深圳比克自2005年起涉足三元材料在动力电池上的应用,并承担了国家863项目“电动汽车用锂离子电池系统产业化技术研究”。2013年,深圳比克三元材料动力电池进入工信部“新能源汽车25个拟支持产业化项目”。2014年,深圳比克18650—2.4Ah动力电池实现量产,2015年实现18650—3.1Ah动力电池批量生产。

海外风潮

博世合作开发自动驾驶车用地图

据欧洲汽车新闻近日消息,德国汽车零件与系统供应商博世与荷兰导航设备制造商TomTom共同宣布,双方将合作开发高精度度数位地图,供无人驾驶汽车使用。

根据协议,博世向TomTom提供其系统工程技术,让数位地图更准确,并有更好的处理能力去呈现由汽车作业系统生成的数据。TomTom则负责绘制所需要的地图。博世表示,新开发的数位地图覆盖范围将随之扩大到欧洲和北美其他地区。

据悉,此次开发的地图将包含一个“本土化层”和“计划层”,通过收集车载传感器来计算,从而完成高精度度数位地图的制作,形成一套完美的自动驾驶系统,并配备有包括自动停车,或让汽车在公路高速行驶时,能自动保持车道等功能。

博世董事会成员贺切蒂尔说,只有配备高度准确的地图,到2020年时才会有自动驾驶车在高速公路行驶。TomTom汽车部副总裁戴维斯也表示:在2015年,希望通过与博世的合作,能在年底开发出高精度的数位地图,供无人驾驶汽车在德国所有高速公路和路况相近的道路上行驶。

图片车闻

MG名爵赛道音乐节 明星玩赛车



近日,MG名爵赛道音乐节首站在上海天马山赛车场热力开演。除了名爵赛车领衔的特技车秀和音乐狂欢派对之外,名爵赛车“8秒破百”明星挑战赛也同期激“拳”开战。最终,林志颖以7.3秒的成绩刷新了名爵赛车到百公里加速纪录,演绎了现实版的“速度与激情”。

从1949年起,连续66年,全球MG车迷都会齐聚英国银石赛道共享MG Live狂欢派对。今年的MG Live刚在英国落幕。不同于其他品牌,此次MG名爵赛道音乐节通过手机APP将活动参与权和主动权交给所有热爱音乐、追求速度的年轻人,把品牌、车主、明星、粉丝融为一体,打造属于年轻人的狂欢派对,玩出年轻新花样。

广汽商贸即将应用我国首个商用分布式智能微电网

我国首个商用分布式智能微电网系统“夸父”项目,近日进入论证操作阶段。

据了解,“夸父”项目是中关村新能源产业研究院“中国能源互联网实验室”研发的“广东番禺5000kW分布式智能电网系统集成方案”的代称。该系统将采用最新的技术,具有光伏电站24小时监测及控制、多个发电源点之间交互供电、多个用电点智能电表计量及核算、无风险电网

接入方案等多个功能,将使用多项此前国内尚未商业化使用的最新技术和产品。该系统的使用,将推动我国首个商业运营的能源互联网片区,将率先在广东番禺广汽商贸系统的多个厂区落地。

“夸父”项目,主要依托广汽商贸集团与电阳国际新能源服务公司签署的战略合作,即双方在广汽商贸全系统建设新能源互联网项目。据电阳国际创始人林玉介绍,“夸父”项目具有

多项技术创新、商业模式创新、政策创新的内容,是我国能源互联网产业化的关键举措。该项目在增加光伏电站造价的情况下,具有更好的电站收益(其中电站发电量提升5%)更安全的供电保障,更友好的电网接入性。预计整个项目投资5000万元,将在未来6个月内全部建成。项目建成后,将快速在电阳国际目前运营的近十个大型分布式光伏产业园推广。

汽车微评

中国工程院院士、世界电动汽车协会创始主席陈清泉V:车联网和智能汽车是当下的技术热点,也是汽车未来发展的重要方向,无论是在传统汽车还是电动汽车,车联网和智能化都应当进行推广,并且相互促进。从一定程度上说,电动汽车对于车联网和智能化的需求甚至比传统汽车还要强烈,因为这将推进电动汽车在安全和节能上的进步。

中国工程院院士郭孔辉V:现在汽车保有量超过1亿辆,但实际上我们人均保有量比世界平均水平要低,三五年内达到世界平均水平的话,起码还要增长1亿辆。这1亿辆车往哪加呢?我觉得绝不是北上广,那些地方已经车满为患,只能替代或者减少。新增市场就是三四线城市和农村。因此,尽管提升技术门槛,加快完善政策监管对于市场发展起到关键作用。

上海交通大学汽车工程研究院副院长殷承良V:微型电动车产业发展处在“丛林时代”,尚未形成稳定格局。同时,就市场发展而言,微型电动车已经开始“淘汰赛”,位于行业前列的微型电动车企业正通过产品力和品牌力的打造,谋求“上岸”。

广汽丰田副总经理黄永强V:今年上半年乘用车销量增幅继续趋缓,而在整体市场进入“淡季”的情况下,广汽丰田销量持续强劲,6月销量比去年同期大幅增长34.7%。上半年,广汽丰田整体销量接近20万辆,增长超过两成,为完成全年40万辆销售计划奠定了良好基础。

新车新技术

特斯拉未来4年将推出一款全新跑车

特斯拉CEO伊隆·马斯克近日宣布,公司将在未来四年时间推出一款全新跑车,这款车将搭载全新的平台,而不是对2008年时推出的Roadster Tesla的升级。

特斯拉表示,其全新入门级Model 3将提供多个车身风格,其中包括轿车、跨界SUV,因此我们可能看到跑车。

2011年,特斯拉停产了Roadster。特斯拉第一款车Roadster是在Lotus公司的Elise跑车上开发。后来,特斯拉公司将主要精力放在了更为主流的Model S。现在Roadster将搭载全新平台再次回归。不过,在安全监管方面,Lotus公司还无法在美国出售Elise。

跑车并非特斯拉销量最高的车型,取而代之的是,它只能充当一种“光环”放在展示厅中供消费者展览。

事实上,特斯拉公司已经为Model S推出了Ludicrous Mode模式。在这种模式下可以用2.9秒加速至每小时100公里。因此,新款Roadster如果加入这种模式将给我们带来无限的想象。

丰田将推多款混动车型

日前,丰田中国执行副总经理董长征对外宣布,公司将不断有新能源产品投放,特别是混合动力的车型肯定会不断的充实。

事实上,丰田目前在全球约90个国家和地区销售混合动力车,截止到2015年3月底,其混合动力车型全球销量突破750万辆,充分得到市场的认可。与同级别汽油发动机汽车相比,丰田混合动力车型在提升动力性能30%的同时,能够降低40%的油耗,而且因其不需要外部充电、不需要更换电池、不需要额外维修保养等特性,被认为是最为成熟的新能源技术。

从2005年底,丰田普锐斯率先被引入中国,作为第一款在日本以外生产的混合动力车型,该车对于丰田在新能源领域的地位有着非凡的意义。此后又引入了凯美瑞双擎,以期扩大在B级轿车市场为消费者带来更多的选择性。在到今年4月份上海车展期间,卡罗拉双擎、雷凌双擎也正式发布并将在年内陆续推向市场。此外,雷克萨斯今年下半年也将有全新RX 450h以及新ES 300h上市,为丰田加码新能源市场提供助力。

据透露,丰田上半年在华取得不俗的市场表现的原因主要得益于广汽丰田、一汽丰田还有雷克萨斯新产品的投放,以及一系列“接地气”的宣传推广活动。从目前来看,丰田品牌的混合动力车型占其整体产品销量的比例并不像没有雷克萨斯那么突出,不过普锐斯、凯美瑞双擎已经为该品牌在新能源打下了坚实的基础,随着今年卡罗拉双擎、雷凌双擎等车型的推出,丰田将实现传统能源与混合动力车型的“组合拳”为其拿到更多的市场份额。

海马微型电动车明年将上市

近日,海马透露了旗下全新电动车牌照及车型信息,新车基于海马爱尚打造,有望于明年正式上市,竞争对手锁定为奇瑞eQ等纯电动车型。

据了解,目前海马旗下已拥有王子、普力马、丘比特、海马3等多款新能源汽车,并在整车与电控系统开发、电池与电机关键部件造型和匹配等核心技术方面有所积累,第三代纯电动车的关键零部件造型与匹配等技术取得进展。海马新能源汽车已在山东、郑州、海口等省市投入试点运行。近日海马基于微型车爱尚打造的新能源产品曝光,该车整体外观设计为爱尚保持,有望于明年正式上市。

目前国内大多数车企在打造新能源产品时,均采取基于普通版车型开发新能源版本的方式,海马全新电动车也采取了相同的策略。在车身尺寸方面,新电动车延续了海马爱尚的尺寸数据,长宽高分别达到3662/1540/1502mm,轴距达到2332mm,采用5门4座设计,同时将继续现款车型的微型车市场定位,与奇瑞eQ相比,在车身长度方面占据优势,其他方面的数据则略输对手。

海马全新电动车采用锂离子动力电池组,整车最高时速可达100km/h,新车整备质量达到950kg,相比普通版车型重量有所增加。动力方面,新车配备型号为MA020001的电动机,最大功率达到13kW。

海马新电动车整体外观设计与普通版车型基本保持一致,前脸采用大嘴式下格栅,两侧配备圆形雾灯,增强行车安全性的同时起到点缀作用。新车在车尾副驾驶一侧的前翼子板处增加了充电接口,与普通版车型形成较为明显的区别。