

一波未息，一波又袭

# 洋车进逼新能源汽车市场

□ 何文



本年度最后一次汽车大展——广州车展已经落幕。尽管自主品牌们继续展示了自己不断丰满健壮的羽翼，但是无论是车企、观察家还是观展的民众，都无法对外资品牌所带来的那一台台新能源汽车视而不见。

西车东渐，传统汽车的一波还未平息，一波新能源汽车的浪潮又来侵袭。在《节能与新能源汽车产业发展规划(2011—2020年)》依旧暧昧，技术路线的争鸣仍未见停歇的时候，外资车企已经开始盘算和试探中国汽车产业未来的主动权。

## 从只闻其声到纷至沓来

对于中国消费者而言，关于通用雪佛兰的沃蓝达电动汽车的消息，在不久之前还基本来自于外媒。然而转眼间，广州展台上的这种增程型电动车已经正式在国内上市销售了。

通用汽车率先争夺中国新能源汽车市场的迫切心情，表现在今年的一系列举动中。比如在10月底，上海通用汽车一次性地展示了包括混合动力君越eAssist、双模混合动力凯雷德、雪佛兰Equinox氢燃料电池车以及赛欧纯电动概念车和通用汽车车联网概念车EN-V等六款新能源汽车。当然，通用汽车的战略并非仅仅停留在产品的销售上，更包括了一整个绿色产业链。在美国进行的智能电网设计以及充电配套设施的研发，在将来都会在中国实施；被多次报道的太阳能充电桩停车场，也已经在上海通用工厂建成使用。这家老字号的美国车企正按照“逐步进阶”——从对传统汽油发动机油耗的榨取，到混合动力车的深入，再到增程电动车的新能源汽车战略深入中国。

通用的积极只是一个缩影。丰田、本田、本田等巨头，也给出了各自的“新能源中国战略”时间表。丰田汽车公司社长丰田章男在常熟研发中心开工仪式上直言不讳地称中国最重要。丰田将在2013年在中国市场引入插电式混合动力车型和纯电动车型；丰田第三代混合动力车型普锐斯将在明年初引入中国，计划明年在美国和欧洲上市的纯电动RAV4和IQ也在考虑范围内。

另一家日本巨头本田亦不示弱，包括In-sight、CR-Z、飞度(Fit)混合动力款思域(Civic)全新混合动力款以及讴歌(Acura)的混合动力款在内的5款车型有望2012年全部登陆中国，2013年全部在中国本土生产。

成熟新能源汽车产品和技术正从世界不

同的方向，大规模地登陆中国市场这个目前全球最大的汽车市场。

## “内”不安何以攘“外”

面对外资车企的抢滩登陆，中国自己的新能源汽车产业应对竞争的准备，却似乎并不那么充分。

我国对新能源汽车产业的重视和追求始于本世纪初。从2009年开始，政府便对新能源汽车的示范运行进行补贴，迄今已有二年时间。公共服务领域补贴城市从13个成长至25个，私人购车补贴城市也扩大到6个。新能源汽车获得了政策全面的扶持。然而，政策的大力推动并未带来相应的积极效果。统计数据表明，自试点工作启动一年多以来，25个试点城市节能与新能源汽车保有量仅1万余辆，并且大部分是混合动力的公交车，私人购买的纯电动只有1000余辆，与推广目标相去甚远，并且在技术路线方面存在激烈的争论。

“这个行业，吵得太厉害，从政府到企业，分歧太大，形成了很多误区。”中国汽车工业协会发展公司首席分析师贾新光说。

对新能源汽车节能优势的不了解，实际上已经逐渐不再是消费者持币待购的主要原因，相反随着环保意识的增强，很多人对新能源汽

车充满了期待。全球知名市场资讯公司J.D. POWER发布的《中国新能源汽车消费倾向联合调查》显示，有80%消费者认为新能源车是未来趋势，四成表示愿意优先购买。买不到、买不起、开不久，才是目前新能源汽车市场推广难的理由。此外，几起车辆自燃的事件，也让消费者对新能源车多了安全性方面的顾虑。加之基础设施的不完善等不利因素，也使得政府、企业以及公众对于新能源汽车的发展保持观望态度。

相比之下，外资汽车胜算看起来似乎更大。益普索汽车研究副总裁叶盛表示，外企在汽车领域有着百年的技术积淀，在技术研发和市场战略调整方面很快。而外资企业的强大和本土汽车零部件的落后，则决定了中国汽车企业难以在核心竞争力上与跨国车企相抗衡。在他看来，我国政府原本有意通过央企联盟承担起新能源汽车发展大任，领跑全球汽车工业，但在产品产业化推动初始阶段，跨国汽车企业展示出的技术积累和核心竞争力超出想象。

## “主场”作战仍有机会

那么，中国汽车企业是否就没有任何机会了呢？显然没有那么绝对。

且不论外资车企气势汹汹的进逼背后，依

然存在着电池等困扰全球新能源汽车的共性问题，主场作战，地利、人和的优势都是中国企业可以抓住的独有优势。

在业内人士看来，中国已是全球最大的汽车市场，显然是外资车企加快布局的直接动力。但由于中国政府主导着新能源汽车产业的发展，以及这个市场尚未开发的巨大潜力，都让这场角逐不会呈现强者生存那么简单的情节。

首先，在能源安全与减排承诺的双重压力下，中国走绿色发展道路的决心，只会愈加坚定而不会倒退。尽管《节能与新能源汽车产业发展规划(2011—2020年)》仍未公布，但又报告指出，在“十二五”规划的带动下，中国大陆将至少产生12座具备生产规模的新能源汽车基地。北京、东部和华南地区等城市规模较大的地区能够优先发展，这里不仅拥有强势地方政府的有力支持，大型车企亦将成为产业的龙头。

其次，虽然仍旧不够完善与先进，但我国新能源汽车产业已经逐渐形成从上游的电池相关材料、中游控制模块到下游的整车组装品牌厂的产业链。比亚迪、长安等中国自主品牌都具备了一定的研发实力和不可低估的潜力。

此外，用国务院发展研究中心产业经济部部长冯飞的话说，中国发展新能源汽车汽车还具备制造成本低、资源保障能力强的优势。

## 政策窗口

### “电动汽车智能充放储一体化电站系统及工程示范”获科技部批复

近日，由上海市电力公司承接的863计划“电动汽车充放储一体化电站系统及示范工程课题”获得国家科技部的批复，并下达了第一批批复资金。

该课题是上海市电力公司首次承接的国家高新技术研究发展计划(863计划)《先进能源技术领域智能电网关键技术研发(一期)》项目的课题之一。课题由公司技术与发展中心牵头，连同国网电科院、许继集团、上海交通大学、北京交通大学和同济大学于2010年下旬开始申报工作，并于2010年底完成整个项目的申报。

目前，项目已于上半年启动，项目中计划筹建的上海嘉定安亭集中充换电储一体化电站也于11月4日奠基，正式开工建设。(何文)

### 我首个跨省区电动汽车城际互联工程竣工

近日，我国首个跨省区电动汽车城际互联工程全面竣工。从12月起，原本受到续航里程限制的电动汽车，可自由穿行于上海、江苏苏州、浙江杭州之间。真正实现了跨省跨城际互通。

11月底，苏沪杭城际互联示范工程验收工作全面完成。工程所涉及的上海、苏州和杭州间多条高速公路5个服务区、9个智能充换电站全部通过验收。自此，我国第一个跨省区电动汽车城际互联工程全面竣工，并具备投运条件。

苏沪杭城际互联示范苏沪段的3座换电站分别坐落于宁沪高速阳澄湖服务区、苏嘉杭高速白洋湖服务区，该项目于2011年10月6日开工建设，11月20日完成工程各项建设任务。与此同时，电动汽车智能充换电服务网络运营管理系统也落户苏州并基本建成，该系统涵盖了资产管理、计量计费管理、充换电站管理、充换电站站内监控、运营监控等核心业务功能。

苏州、上海和杭州均是国家电动汽车发展“十城千辆”政策试点城市。苏沪杭城际互联工程首批智能充换电站的全面建成投运，将作为国家电网公司打造的电动汽车智能充换电网络的精品工程，将全面推动苏沪杭地区电动汽车产业的发展。(李理)

## 海外风潮

### 全球风光无限，未料“后院起火”

# 美调查沃蓝达安全性问题

本报讯 近日，美国国家公路交通安全管理局宣布，将正式着手调查雪佛兰沃蓝达增程式电动车电池起火案件。

今年5月，作为新车评估测试项目的一部分，美国国家公路交通安全管理局对沃蓝达进行了侧面碰撞测试。三周之后，停在美国国家公路交通安全管理局测试中心的沃蓝达突然起火，并殃及附近其他车辆。

美国国家公路交通安全管理局表示，自此次沃蓝达电池起火事件之后，11月份联合能源部开展的三次沃蓝达电池碰撞测试中，

有两次再现了类似的起火现象。美国国家公路交通安全管理局表示：现在断定调查是否会导致召回车辆或零部件还为时尚早，倘若最终判定安全风险过高，将立即采取行动通知消费者，同时确保通用汽车立即与车主联络。他们认为沃蓝达出现的问题不会在车辆行驶过程中发生，这个故障要在特定条件下才会出现。

业内分析人士表示，起火发生在车辆遭受猛烈碰撞的事故之后，而又在停车场放置了四周，从而导致起火。这在实际使用中还没有出

现过。该问题或许与碰撞后电池的保护有关，或许是电动汽车存在的共性问题。

一年来，沃蓝达已在美国、中国等多个国家上市，售出了数万台，是目前市场上最先进的电动汽车。自2010年年底上市至今，雪佛兰Volt沃蓝达在美国及全球其他市场已荣获超过30多项重量级奖项。通用汽车表示，沃蓝达的销售仍在正常进行，没有暂停。尽管这款车已经在中国上市，但是到目前为止还没有向中国用户交车，所以不存在召回的问题。(小亮)



## 汽车里的“iPad”

近日，东京，日本丰田公司推出未来概念车电动汽车Fun-Vii，可供3人乘坐。特征是汽车和通信技术高度融合，无需司机操作方向盘，Fun-Vii可以自动驾驶，人们在车内可欣赏虚拟的赛车游戏。“Fun-Vii”车身长约4米，宽约1.7米，车身外表兼具触摸式显示屏作用，能根据驾驶者的爱好切换车身颜色以及类似电脑桌面的图案。此外，驾驶员仅凭触摸车身就能完成充电、点检和信息传达等功能。这款智能型概念车搭载的驱动、控制及多媒体等系统所需软件均能通过互联网保持最新更新状态。

# 中国车企敲开欧洲市场大门

本报讯 据国外媒体报道，一些新的发展趋势表明，中国汽车商挑战欧洲市场的时机已经指日可待。

菲亚特于11月24日关闭了其位于西西里的工厂，目前意大利汽车经销商Massimo di Risio计划在此组装中国奇瑞汽车。中国长城汽车在保加利亚的一个新工厂已开始试生产。此工厂计划将于明年初量产三种车型，量产的汽车将面向当地和欧洲市场销售。

报道称，奇瑞量子计划，将其年产量30万的目标中的一半都定位在欧洲。前大众北美总裁的Volker Steinwascher将出任奇瑞量子公司

副董事长。为此，他招募了一批来自德国的中高级管理人员，这其中包括前宝马MINI的设计师盖特·修德布朗特(Gert Hildebrand)。

Volker Steinwascher声称，奇瑞量子生产的是符合欧美汽车质量、安全和节能标准的汽车，且他们并不需要欧美公司的技术帮助。这就意味着奇瑞将保留其专有技术和专利，以备后用。

奥地利的麦格纳(Magna Steyr)整车设计及总装系统为奇瑞量子的第一款原型做了大量开发，同样来自奥地利的AVL公司正在研发引擎。

Volker Steinwascher透露，奇瑞不会尝试和欧美竞争对手在驱动动力技术方面竞争。他们

将专注于操纵简单易懂的技术且价钱也不会太贵，在1.1万欧元到1.5万欧元之间。

奇瑞量子计划在2013年开始出口。届时，长城汽车在保加利亚的工厂将建成并开始运营。而Massimo di Risio公司在西西里的工厂或许已开始出口经组装后重新贴标的奇瑞车型。

此外，在英国Longbridge投产名爵6的上汽集团，也计划在欧洲大幅扩张。所有的这些都表明，脆弱的欧洲市场将面临日趋激烈的竞争。而由于欧洲财政紧缩措施大大地打击了消费者的购买力，欧洲市场将变得更加脆弱。(柯宏)

## 汽车微评

中国机械工业联合会执行副会长张小康V：外资企业加强对我国各种产业链的渗透，合资企业已经开始向内资企业国内的争夺，内资企业急需找到发展之道，贸易保护主义也在加剧，贸易争端增多，中国产品走向世界面临更大的挑战。

北京汽车集团有限公司董事长徐和谊V：自主品牌的发展道路，就是要走高端化的路线。那么要实现高端化，我想把握好三点，第一是技术，第二是人才，第三是品牌。

宝马集团大中华区总裁兼首席执行官史登科V：中国自主品牌汽车开始销往成熟、主流的国际市场，这将意味着中国汽车工业发展取得真正突破。5年后的中国汽车市场会比现在大得多，更多的新能源车会上市销售。

中国科学院院士何祚庥V：由于内燃机技术在中国早已是一块软肋，那么在发展混合动力汽车上，中国也很有可能做不出任何有建设性的成果。而纯电动车的各国技术在同一起跑线上，如果从现在起，中国能够将主要力量投入到电动汽车方面，就可以与其他国家共同前进。

## 新车新技术

### 帕杰罗的全方位保障体系

帕杰罗V73装备了三菱独有的超选四驱(SS4-II)系统，共拥有2H、4H、4HLc和4LLc四种驱动模式。它的一大特点是在100km/h以下任意切换两驱和四驱，让驾驶员能根据实际路况来选择适合的驾驶模式。ASTC(主动稳定性及牵引力控制)系统可以防止因为驱动轮滑转而造成的安全问题，它可以通过分布在底盘的车轮的传感器来监控车轮转速、转向程度等状态变化，对车轮实施制动或控制各个车轮的牵引力，从而防止车轮打滑。

车身构造是保护车内乘员的第一道屏障，帕杰罗在这方面采用了内置承载式刚性车身，且车身受力部分增加了加强板及加强焊点，增加车身刚性的同时，解决了传统越野车使用非承载式车身得到的巨大自身负荷。为了保证侧面碰撞的内部安全性，帕杰罗V73还配有高强度的侧防撞横梁，配合座椅上的侧面气囊，能有效抵挡侧面撞击对驾乘人造成的伤害。(陈彬)



### 日产概念版Leaf电动车

日产的改装部门Nismo研发了一款概念版的日产Leaf电动车概念车。据日产透露，这款概念车预展了一款Nismo版本的Leaf车型外观。虽然该款纯电动动力传动系统没有得到改进，即动力和性能没有改变，但日产为这款车型在外观上进行了彻底的升级改进，包括一个流线型的车身大包围。



### 本田城市概念车Micro Commuter

本田近日推出了城市概念车Micro Commuter。该车为市区的短途旅程设计，这款Micro Commuter概念车配备了一个定制的外部显示器，乘坐者可以利用这个显示器与外界沟通。在内饰设计上，该车采用了可承载两人的座椅设计，另外还配有两个操纵杆控制器，因此两名乘坐者都可以操控汽车。这款Micro Commuter概念车的动力来源于两台电动机，电动机的电力可能由锂离子电池提供。



### 宝马ActiveHybrid 5系

宝马在东京车展上展出了ActiveHybrid 5系的量产版。这款ActiveHybrid 5系将一台电动机与一款双涡轮增压压力式直列六缸汽油发动机结合在一起，能够在仅仅5.7秒的时间内从0提速至60英里/小时。在仅依靠电池动力的情形下以37英里/小时的时速行驶2.5英里。宝马为该车装备了一个制动一起动系统、再生制动系统从而为锂离子电池充电，另外还装备了一体式的导航系统。该车还配备了宝马的ECO PRO驾驶模式，该模式能够在车子以100英里/小时的速度巡航时减慢减速度响应，加快调高档并关闭发动机。

