

美杂志公布2016十佳车型评选结果

美国汽车媒体《人车志》公布了2016年度十佳车评选结果。参与此次评选的车辆价格必须低于8万美元，并且要充分展现“价值与参与、性能与外观、视觉与声音以及内在与特征”的结合。名列第一的是宝马M235i。名列第二的为凯迪拉克CTS V Sport。其它上榜的品牌分别是福特野马Shelby GT350/GT350R、本田雅阁等品牌。

日系车企2015上半年利润创新高

据《中国汽车报》报道,受北美车市强劲增长和日元持续走低影响,绝大多数日本车企上半年财年利润可观。丰田、马自达等多家车企推行成本削减措施,也对各自公司的盈利产生了积极影响。

其中,2015年4~9月,丰田汽车的净利润为1258亿日元,同比增长11.7%。成本削减,以及汇率浮动是丰田营业利润增长的主要原因。

得益于北美市场,今年4~9月,马自达的营业利润为1259亿日元,同比增长21%;净利润为883亿日元,同比微降5.3%。

东风日产将对恒大违约启动法律程序

据车讯网报道,11月21日晚,广州恒大队在亚冠决赛中1:0战胜了阿联酋的阿尔阿赫利队,登顶亚冠。不过,应该出现东风日产启辰T70的胸前广告却没有出现,东风日产乘用车公司发布声明称:原本应该在广州恒大淘宝球衣胸前广告位出现的“东风日产启辰T70”并未如约出现,指恒大淘宝单方面擅自取消了东风日产的赞助权益。

这之后,虽然恒大方面出面辩解,东风日产再次发声明称将对恒大违约启动法律程序。

(丁楠整理)

江苏连云港:临近岁末客车出口忙



11月21日,一批国产大客车在连云港码头集结等待出口海外。临近岁末年底,江苏连云港港口迎来客车出口高峰。

中新社发耿玉和摄



四川建成首个汽车整车进口口岸

据新华社电 (记者陈地)记者20日从四川省检验检疫局获悉,成都铁路口岸汽车整车进口口岸近日通过海关总署、国家质检总局等五部委的联合验收。这是四川省首个汽车整车进口口岸,标志着四川进口汽车将告别几十年来须从天津港或上海港转运的历史。

据了解,目前成都销售的欧洲进口汽车都是通过天津港或上海港海运入境,然后转运至成都,仅运输就要花费一个多月时间,加上报关时间,走完全流程需要两三个月甚至更多时间。

据介绍,成都铁路口岸汽车整车口岸通过验收并投入运行后,直接通过蓉欧快

铁从欧洲一站运抵成都,全程运输缩短至10天。消费者从预约到提车最短可控制在25天内,综合物流成本和资金成本都将大幅降低。

此外,备受关注的平行进口汽车业务也将在成都开展。目前国内平行进口车业务开展更多的是天津港,其车多是“美规车”。依托

蓉欧快铁,成都铁路口岸整车进口将重点瞄准“欧版车”,并在保税区内建设整车交易大厅,以方便整车交易、提车服务等,打造有利于贸易商开展平行进口车业务的配套环境。

目前,梅赛德斯奔驰公司已有初步意向,将100辆最先进的进口车辆从成都整车口岸进口,并在四川开展道路测试工作。



吉利帝豪EV纯电动轿车市场售价在22.88万~24.98万元,补贴后售价为12.08万~14.18万元左右。

于冠尼摄

200万销售目标的实现,路在何方?

吉利谋变:转向新能源汽车企业

“蓝色吉利行动”开始,吉利汽车2015广州国际车展上宣布新能源战略

时只会出售混合动力以及燃料电池汽车。

目前,新能源汽车市场已经成为传统汽车制造商争夺的领域,未来竞争或将进一步加剧。面对竞争,吉利汽车的底气来自哪里?

总理“翻牌”新能源车,吉利唱响“蓝色吉利行动”

今年9月份,李克强总理主持国务院常务会议,再提支持新能源汽车发展。会议针对新能源汽车不限行、不限购、充电设施建设等多个方面提出了相应的支持政策,将对新能源汽车发展起到实质性的推进作用。

——完善新能源汽车扶持政策,支持动力电池、燃料电池汽车等研发,开展智能网联汽车示范试点。

——机关企事业单位要落实车辆更新中新能源汽车占比要求,加大对新增及更新公交车中新能源汽车比例的考核力度,对不达标地区要扣减燃油和运营补贴。

更为重要的是,在我国乘用车燃料消耗量第四阶段标准(2016~2020年)中,明确规定到2020年,车企平均燃油限制要降低到每百公里5升。显然,如果仅凭传统动力是无法实现的。而在全面使用新能源以后,吉利的排放标准将大幅度提升。

实际上,除了吉利,包括上汽、广汽、北汽、江淮、奇瑞等,都纷纷制定了新能源汽车的目标。

安聪慧在接受《工人日报》记者专访时称,以前,吉利汽车的目标是实现200万台销量,这样才能称得上在全球有竞争力的企业。未来,我们会继续为这个目标努力。到2020年,我们要实现新能源汽车销售占比达总销量的九成。市场扩容必然要有过硬的产品,这是我们从传统燃油车企向新能源汽车企业转型的选择。

浙江吉利汽车集团副总裁、研究院院长冯擎峰介绍说,今年纯电动车发布,2016年混合动力车将会上市,2017年开始我们插电式混合动力全面上市。我们的混合动力系统主要用于A级平台上,插电式混合动力将会在所有产品平台上,包括轿车、SUV、MPV等,从2017年开始推向市场。

一系列的产品即将上市,吉利汽车承诺,将提前全面实现2020年国家第四阶段每百公里5.0L的平均燃油消耗限值,实现消费者用传统汽车的购买插电式混动汽车的梦想,实现到2020年新能源汽车销量占吉利整体销量90%以上。其中,插电式混动与油电混动汽车销量占比达到65%,纯电动汽车销量占比达35%。要在氢燃料及金属燃料电池汽车研发方面取得实质性成果,实现新能源技术、智能化、轻量化技术在行业的领先地位。

“军备竞赛”开始,吉利新能源战略暗练内功多年

在11月20日开幕的2015第十三届中国(广州)国际车展上,新上市的吉利帝豪EV车展台前,几位日本观众驻足讨论着,这些人是刚开完日产中国、东风日产发布会的日程师。他们仔细研究着帝豪EV车的充电桩,还坐进车里拍了很多内饰图片。除了吸引这些日产工程师的注意力,吉利的新能源的战略似乎让很多业内人士“紧张”。

其实,吉利汽车的新能源战略早已经默默开始。“8年前,我们就启动开发新能源汽车产品,5年前着手开发纯电动汽车,这次是帝豪EV上市,未来还有更多更好的新能源产品投放市场。”安聪慧如是说。

的确,2009年上海国际车展上,吉利推出两款新能源汽车。与其他自主品牌新能源

车大规模上市的情形相比,他们显得十分低调。但2010年北京国际车展时,吉利推出了多款新能源概念车,当时既有纯电动车,也有插电式混合车;既有利用太阳能发电的纯概念车,也有增加怠速起停的实用型车。不同技术方向均有分布,从中可以勾勒出吉利的新能源战略雏形。

今年7月,吉利控股集团宣布将对冰岛碳循环国际公司(Carbon Recycling International)进行总额4550万美金投资。据

了解,该项投资计划将分步实施,首次投资后三年内将追加购买碳循环国际公司的股权,吉利集团将成为碳循环国际公司的重要股东,并派驻董事会成员。冰岛总统奥拉维尔·拉格纳·格里姆松称,吉利控股集团和碳循环国际公司即将展开的合作,在大气污染治理和能源循环利用方面对全世界都具有示范意义。

公开资料显示,碳循环国际公司于2006年在冰岛雷克雅未克成立,并迅速在可再生能源清洁能源和采集二氧化碳合成清洁甲醇燃料技术领域成为世界领先的标杆性企业,该公司还运营世界首家可再生清洁甲醇工厂。

冰岛政府的高层官员表示,虽然利用废气中的

二氧化碳提取甲醇作为循环能源再利用,并不是十分热门和赚钱的事业,但却能够实实在在地为大气污染治理和能源循环利用做出贡献。

彼时,吉利控股集团董事长李书福这样说道:“吉利致力于通过多元化的新能源解决方案,最终实现汽车零排放的长远目标,甲醇汽车是我们多元化的新能源解决方案之一。吉利汽车投入大量资源,长期从事甲醇发动机和整车技术的研发和推广,已经在中国取得了初步成果。”

据了解,从2005年开始,吉利控股集团成为从事甲醇汽车解决方案研发的汽车制造商。

2012年9月,吉利得到了中国工信部的批准,开始进行项目试点;2013年3月,吉利的甲醇汽车开始在山西晋中进行试点运营;

2014年,吉利实现甲醇汽车批量生产,再次创造国内领先纪录。

如今,吉利的新能源汽车全线布局已经

公布,重点依托纯电动(EV)、插电式混动(PHEV)和油电混动(HEV)三条技术路线。

据了解,帝豪纯电动系列,打造高性能、中高

端纯电动车。该平台的具体数据为:2015年

续航里程为253KM,百公里电耗15KWH;2018年为400KM,百公里电耗为13KWH;2020年为500KM,百公里电耗为11KWH。

细分新能源汽车市场调查发现,一些电

动车承载着家庭第二台车的使命,吉利亦会在2017年推出轻量化、智能化、高性价比小型纯电动车,百公里电耗为11KWH;2020年续航里程可达400KM,百公里电耗为8KWH。

平台化运作,助力新能源汽车车型多样化和成本最优化

不过,新能源汽车的实现仍面临成本和使用环境的问题,能否如愿需要内因和外因的共同推动。

就在“蓝色吉利”宣言发出之时,吉利公

布了帝豪EV车的市场售价,这款纯电动车在22.88万~24.98万元,补贴后售价为12.08万~14.18万元左右。这个价格基本与传统燃油车持平。

冯擎峰表示:“我们将通过模块化、平

台化开发,利用规模效应降低新能源汽车成本,最终实现消费者用传统车的购买成本买到新能源汽车。”

为了达到上述目标,吉利汽车构建了纯

电动、油电混合动力及插电式混合动力三条

技术路线。其中,零排放的纯电动汽车是三

条技术路线的重中之重,吉利研发了FE和PE

两个纯电动平台。

据悉,FE平台为帝豪纯电动平台,以帝豪

平台为基础,开发的一个高性能中高端电动

车平台,新上市的帝豪EV即为FE平台的首

款车型。PE平台是吉利汽车针对小型纯电

动车专门开发的一个全新纯电动专属平台,致力于打造智能化、高性价比的小型电动车。

目标为“家庭第二辆车”的PE平台,能

耗将降至每百公里8千瓦时,续航里程从

2017年的200公里,提升至400公里,将驾

驶范围拓展到城市周边,逐渐成为“家庭第一

辆车”的选择。“这个平台设计中大量应用铝

材、高强度钢、碳纤维等高强度复合材料的轻量化技术。同时将智能化、车联网技术应用在研发过程中。”冯擎峰说。

李书福曾说,在吉利的发展史上,有很多产品开发失败,亏了很多钱。创新是有风险的,企业要想形成创新能力,就不能指望每一项前沿科技研究都取得成功,这是我们参与沃尔沃产品研发得到的经验。

但这一次,“蓝色吉利行动”不仅展现了创新能力,还显示了整合资源的能力。2013年,吉利汽车欧洲研发中心成立,1500人的团队在哥德堡和杭州两地工作。

方浩瀚(Matthias Fehrga)是吉利欧洲研发中心CEO,吉利研究院常务副院长,他很重视的一项任务是开发下一代紧凑模块化架构CMA。CMA模块架构既能达到像沃尔沃品牌的高端市场要求,又能满足吉利汽车作为量产市场品牌的需求,平台设计的汽车可达到全球销售的安全性、排放标准等。

在帝豪EV车发布的现场,方浩瀚说,CMA架构可以支持绝大多数车身造型,被提升起来可生产SUV车型,被降低去可生产运动型轿跑。此外,在设计CMA的时候,我们就考虑了架构灵活性,使其能够支持未来的动力技术,例如纯电、插电式混动或轻度混动动力,以及传统的燃油动力总成。

吉利控股集团公关总监杨学良称:“独立运作的CMA平台运营后,吉利集团也将像大众集团一样,形成包括沃尔沃、CMA平台产品系列和吉利产品系列三个板块,就像大众拥有奥迪、大众和斯柯达三个品牌业务一样。”

建立架构不仅可以加快不同车型的规模化,也可以使得生产成本最优化。方浩瀚透露:“通过CMA模块,吉利汽车已经创建了三缸1.5升涡轮增压引擎,实现高达180制动力。该引擎结合了直流电力集成电动马达,将产生高达250制动力,并且单次充电可实现最小50千米的纯电动驾驶。”



国家游泳队奥运冠军焦刘洋、亚运冠军周嘉威成为吉利帝豪EV首批体验车主。于冠尼 摄