

传统豪门车企争相发力

豪华电动车市场谁执牛耳?

自2018年下半年以来,汽车市场销售走低,已连续三个月负增长。而中汽协最新数据显示,9月份销量更是创下7年内最大降幅,国内汽车总销量为23941万辆,同比下降11.55%。当整个汽车销售市场正在经历寒冬之时,新能源汽车的销售却一直在走高。

2018年9月,我国新能源汽车产销分别完成1270万辆和1212万辆,环比增长27.8%和19.8%,同比增长64.43%和54.79%。不难看出,新能源的高速发展已呈必备态势。特别是纯电动车型,9月销量为84万辆,环比上涨36.6%。因此,大力布局电动车市场已成为各个车企的首要任务。

自特斯拉坐上豪华电动车“龙头老大”的位置以来,很长的一段时间都没能激起传统豪华品牌的“斗志”,但不可否认的是随着电动车市场的占比不断提升,豪华车品牌也终于按捺不住了。

传统豪门车企争相发布电动车

今年以来包括捷豹、奔驰、奥迪在内的多家品牌,已经推出了正式量产版本的电动汽车。其中捷豹I-PACE是第一个迈入市场的,并在今年北京车展之后正式登陆中国市场。

眼看捷豹已落子,豪华车品牌三巨头BBA自然也不能落后。宝马紧随捷豹的脚步,在2018北京车展上正式发布了其新能源汽车战略的全新重磅车型ix3。而奔驰EQC和奥迪的e-tron quattro也在前段时间正式发布了。

值得一提的是,作为全球最负盛名跑车品牌,其实保时捷也在很久之前就有了自己的电动车



计划,并且从产品进度来看,保时捷一点儿也不比BBA慢。此前他们就已经推出了纯电动的Mission E,而在最近的保时捷70周年庆典上,保时捷正式对外宣布了Mission E量产版车型Taycan。

特斯拉经营多年首次盈利

豪华车品牌纷纷进军纯电动车市场这一举动,对特斯拉来说无疑是不小的挑战。

尽管据10月25日路透社最新消息,特斯拉正式公布公司第三季度净利、现金流为正,特斯拉创下了史上最高的营收纪录共计68亿美元,每股收益1.75美元,利润达到了31.2亿美元,但别

忘了,这是特斯拉成立十五年来首次盈利,此前,特斯拉未曾赚回一分钱。

特斯拉在其创立的第15个年头的第三季度实现盈利,虽为几周前马斯克被公开质疑风波画上了一个积极的句号,但接下来的纯电动车市场,显然已不是特斯拉“一枝独秀”的时代了。

尽管在电动汽车业务的初始阶段赢利是无法实现的,但是传统汽车制造商在发展电动车的同时,传统业务也还在运营,能继续为公司造血。相比之下,特斯拉不仅没有这个能力,而且因为受限于产能和规模,连年亏损已经背负不少债务,这也为吸引新投

资增加了难度。这样说来,传统汽车制造商不是没有机会在特斯拉大规模盈利之前“截杀”这只造车独角兽。

传统汽车豪门,有着充足的汽车制造底蕴,技术、资金、渠道、品牌均具备极大的优势,一旦发力电动车领域,虽然后发,但发展势头一定迅猛。

我国是纯电动车卖得最多和发展比较靠前的国家,同样也是政策法规比较超前的国家。因此中国市场必然是传统豪门车企未来在电动车方面重点布局的市场。

未来豪门电动车谁能执牛耳?无疑需要很长时间才能得出答案。(牛小欧)

中国汽车流通协会专家认为2025年后——
电动车
或比燃油车便宜

(上接B1版)

调查: 纯电动车为何这么贵?

新能源市场主流的纯电动汽车为何售价如此昂贵?以某自主品牌电动车为例,其燃油版车型最低的官方售价仅为7万元左右,但电动版本最低官方售价就要21万元,扣除国家和地方补贴后,其市场终端售价最低也在13万元左右。

记者留意到,同款车型电动版和燃油版的差价在5万-8万元,主要原因在动力系统上。纯电动汽车最核心的单元就是电池、电机、电控。北汽新能源项目副总师罗成才表示,电动车成本恰恰受配电量影响很大。据悉,当前动力电池的电芯1kwh的成本大约1500元左右,目前市场热销的纯电动汽车电池容量大多在40-60度之间,算下来仅仅电池成本就需6万-9万元。

此外,纯电动车成本除了生产成本,还有巨大的研发成本,由于当前销量不算高,所以每辆量产纯电动汽车分担的研发成本很高。当电动车销量增加,电池成本下降了,那么纯电动车的整车售价是不是也能降低呢?答案是肯定的。

降低电池成本有多难?

记者留意到,工信部在《汽车产业中长期发展规划》中提出,“到2020年,新能源汽车动力电池系统比能量力争达到260wh/kg、成本降至1元/瓦时以下”。而《2018年中国汽车产业发展报告》更为乐观地预测,对动力电池成本的预计是到2018年底达到1元/Wh,到2025年,电池成本为0.55元/Wh。这与当前的电池成本相比,几乎是降低了三分之二。

业内专家认为,这个数据意味着在剥离补贴后,电动汽车在三五年后就能够与传统燃油车在价格上相抗衡。

记者查阅工信部数据留意到,随着技术进步及电池生产规模化,从2010年至2017年,我国动力电池成本就下降了79%。

北京理工大学机械与车辆学院副教授、中国电工技术学会电动车专业委员会委员孙立清认为,五年后续航里程在600-800km的电动车,电池成本将占整车20%-30%,加上规模化导致的研发等成本降低,因此电动车的购买价格比燃油车便宜是合理现象。

预测: 未来电动车的成本能降多少?

在未来五年内,纯电动车售价低于燃油车,并不是天方夜谭。孙立清等专家认为,未来五年以纯电动汽车为主的新能源车会经历两个成本大幅下降的阶段:在2018年-2019年,因为竞争加剧,产能过剩,续航里程在300km的A级车补贴后的价格将可能下探到10万元及以下;第二阶段则是2020年-2021年,新能源车补贴退出,同时新能源汽车形成规模化效应,续航里程在300km的A级车补贴后的价格将可能下探到8万元左右。

中国汽车流通协会专家表示,2025年后,电动车成本将与燃油车造车成本持平,甚至售价不会高于燃油车。

宁德时代电池专家认为,当下蓄电池技术正处于关键技术突破时期,2020年左右有望研发出续航里程达到800-1000公里的非增程式蓄电池,届时纯电动车有望获得全面普及。(邓莉)

大众将推30余款SUV车型

2025年销量占比达50%

据美国媒体报道,大众集团决定继续扩大SUV车型阵容,获取的收益可以进一步支持电动与自动驾驶的研发。大众10月25日宣布,计划到2025年,将在全球推出总计达30余款SUV或者跨界车型,并且全球销售车型的一半都将是运动型多功能车。

目前,五分之一的大众新车

都是SUV,而其销量预计也将增长,尤其是在北美、南美以及中国地区。据报道,大众途观是全球十大畅销车之一,自推出以来已经累计售出了近500万辆,此外途锐的销量也接近100万辆的里程碑。

除了Atlas这样的大型跨界车,大众还推出了一款小型,Polo

尺寸的跨界车T-Cross,该车型将在欧洲、中国和南美进行销售。小型SUV在市场上越来越受欢迎,福特和雷诺等汽车制造商也正在供应可盈利的低端跨界车型,例如福特翼搏、雷诺Duster。

为什么都是SUV?大众汽车董事会成员斯塔克曼表示,T-Cross的问世和其他的车型推出,

都是为了获取足够的资金,从而能够对电动汽车和自动驾驶技术的开发。他还补充道:“SUV越来越受到全球客户的欢迎,就是目前我们一直在发展SUV的原因。这也将对我们的核心业务作出关键贡献,借此我们就可以投入数十亿欧元在汽车机动性和自动驾驶领域。”(陈利峰)

在用汽车排放标准再收严

本报讯 近日,北京晨报记者从北京市环保局获悉,明年3月1日起北京市将正式实施《汽油车稳态加载污染物排放限值及测量方法》和《柴油车加载减速污染物排放限值及测量方法》两项修订的地方标准。新标准增设了国五标准车辆的污染物限值和国五标准重型柴油车的烟度限值,限值均较现行标准更为严格。

2013年2月1日、2015年8月1日,北京市先后实施轻型汽油车国五排放标准 and 重型柴油车国五排放标准。但在排放定期检测检

验时,依据现行标准,国五标准在用轻型汽油车与国四标准轻型汽油车使用同一限值,国五标准重型柴油车与国四标准重型柴油车使用同一烟度限值,限值均较为宽松。因此,本次修订的标准增设了国五标准车辆的污染物限值和国五标准重型柴油车的烟度限值,限值均较现行标准更为严格。

北京市环保局介绍,北京市分别于2010年7月1日、2013年7月1日实施重型汽油车国三、国四排放标准,但在现行标准中,国三、国四标准的在用重型汽油车

与国二标准重型汽油车使用同一限值。为与新车型核准排放试验检测限值保持同步趋势,促进在用车排放检测更为科学合理,本次标准修订增设了国三、国四重型汽油车污染物排放限值,限值较现行标准更为严格。

按照新修订的地方标准,还增加OBD检查流程和相关设备技术要求。

北京市环保局介绍,随着排放控制技术的提升,国四、国五排放标准的重型柴油车直接排放的颗粒物已大幅减少,排放明显可

见烟度的情况已经很少,在用车检测环节更需要重点检查车辆排放氮氧化物是否达标。但是目前重型柴油车进行排放定期检测检测时,依据现行标准,仅测量其颗粒物烟度,而缺少氮氧化物检测,难以全面反映在用重型柴油车的实际排放水平。

为进一步加严重型柴油车的检测,在对北京市在用柴油车的氮氧化物排放水平摸底及排放特征分析的基础上,本次标准修订增加了在用柴油车的氮氧化物检测限值及其检测方法。(吴婷婷)