

之诺1E:何以鲤鱼跳龙门?

□主笔:祝虹

当康思远在广州小蛮腰以全程十七分钟汉语放言:之诺第一款车型采用租赁的方式是基于中国市场特殊性,是从华晨宝马的一个战略考虑时,与门口舞动仙姿和流畅的小提琴的两演员的配合共悦一处。此情此景真实地表达了华晨宝马不张扬的品牌个性,同时又显现了内敛的能量。

针对十年合资自主诞生的之诺首款纯电动车——“我们要做第一个吃螃蟹的人”。华晨宝马总裁兼首席执行官康思远表示。

2013年9月,华晨宝马研发中心成立并专门设立新能源技术中心并拥有先进的设备,比如高压测试设备、电动车实验室、模拟车型和声学测试设备等。之诺品牌总监邵斌表示:目前之诺的研发团队已拥有300多人,年底会增加到500人,多数都是本土员工。

分析认为,四部委已确定了我国第一批52个新能源汽车推广应用城市或区域的名单,之诺1E即将在京沪以租赁的方式布局。足以说明华晨宝

马的杀手锏与精准布道。

BMW i3和之诺1E两大平台的市场起始定义和作用尽管不同,但两大力量的集成性不可小视,关键是除京津沪渝外,五大城市群基本涵盖了本土重点区域的消费特点和技术支撑与对新能源汽车市场架构精典的布局。

对于新能源汽车推广应用城市的所有权基础——国电充电桩是“管控口”?与本土不一样的是宝马以并购享有了欧洲充电桩市场的经营权。资源搭载体系与渠道是完全两个不同意义差别的市场?

针对BMW i3很快在本土上市,之诺又是第一款纯电动车型,目前华晨宝马精力都放在新能源车的领域。现在已有了一个非常清晰的战略。康思远认为。

资料显示,之诺1E的电机最大输出功率125千瓦,从静止启动可达到250N/M的最大扭矩,使车辆可以在5.5秒内达到50公里/小时,并提供不间断的加速感直至被限制为适合日常使用的130公里/小时的最高车速。

之诺1E采用的是磷酸铁锂电池,热

管理系统配备液体冷却和加热系统,以提高蓄电池对不同使用环境的适应性和安全性。针对近来颇受关注的纯电动车起火问题。

之诺1E的电池管理系统具有自我诊断和管理能力,检测电池的存放、充放电和运行状态,行驶中一旦发生异常情况将在30毫秒内断开蓄电池与车辆电气系统的连接,保证所有部件不带电,确保车辆和人员的安全。

之诺1E的锂离子电池续航里程可达150公里,使用16安培墙盒充电大约7.5小时。这样的设计充分考虑并平衡了整车重量、充电时间和城市交通对续航里程的实际需求。

康思远说,电动车最大的问题是充电,我们现在积极地跟政府、能源公司和物业、房产公司协商,以达成一致,采取最好的解决方式,满足我们的客户能够在未来很好地使用电动车,现在已经有很大的进展。很快会之诺1E能够上市。

而针对有意向的客户,之诺人员会协调电力公司进行现场车位勘查,提出

安装方案,并协调物业公司进行充电桩盒安装。

目前,华晨宝马正和政府有关部门、电力公司和物业公司等第三方机构密切合作,与BMW i项目携手推动充电设施的完善,为电动车用户提供方便的充电解决方案。

据了解,之诺1E的租赁价格,将包括上牌、保险、维修和保养等相关费用,同时会为客户提供免费道路救援。之诺将走租赁路线。

宝马和华晨宝马的悟性在于,以增强本土产品开发体系是最宝贵的财富。

分析认为,毫无疑问善于发挥和切入中国市场是宝马最擅长长距离奔驰和深入细分相结合所具备的能力优势。

之诺1E:为何鲤鱼跳龙门?分析认为,本地化是华晨宝马在本地成功的关键。合资自主“正和游戏”转变成“零和博弈”。创新性在于阶段内涵的核心转变,“我们要做第一个吃螃蟹的人,”从根本上决定了华晨宝马扎根本土深耕转型的市场引领基础。

宝马:康思远
插图:陈雨晨



红旗:私家车市场是自主的宿命?

□主笔:祝虹

临近年底这是本报主笔今年第四次写红旗。理由是奔奥迪A6L坐红旗H7,彻底划清了省部级规范用车标准,可以说既不失行政之途,又具爱国示范之意。

由官车到私家车的阶梯转变是一个历史性的市场改变,我深知自主的强大离不开国家竞争力的“麻辣烫”,同时更需要民众对自主的偏爱和执着。

去年12月,习总书记针对《关于领导干部“配车问题”发表的内部讲话》中提出“逐渐要坐自主品牌的车,现在也有了这个设计和生产,老坐外国车观感也不好。很多外国领导人都坐自己国家生产的车,除非没有生产。”

外媒评论中国将熊猫和红旗并列转变成地缘政治影响——外交部长王毅今年三月改乘红旗H7及中国向非洲首脑会议提供17辆坐驾。

我认为,最重要的是,一汽在红旗H7领域的所有工作不仅是自主技术的突破,而是推进改变了国家体系的系统工程。

红旗要做的是公车和私车的一种平衡,最终把红旗规模化引入私家车市场

才是红旗的生命。

十八届三中全会将“国家治理体系和治理能力”两者放在一起,作为全面深化改革的总目标。新的转型时代必须有自主研发的新红旗。一汽集团总经理许宪平今年3月在接受新华社记者专访时说。

造新红旗更大的考验,是新的营销时代背景下,从研发之初便瞄准高端车私人市场的一汽红旗H7能否获得市场的认可。

12月5-6日,由中国机械工业联合会主办的“中国汽车产业转型升级推进大会”在北京召开。工信部部长苗圩对中国实现汽车强国的条件进行了阐述,他指出,中国的汽车强国梦需具备三个要素,第一,要掌握世界领先的关键核心技术。第二,要有一批具备国际竞争力的企业和知名品牌。第三,学会利用两种资源、两个市场。

从严格意义上讲,红旗市场是国家治理体系和治理能力一个有机整体,推进国家治理体系的现代化与增

强国家的治理能力。

规定省部级和一般性公务用车是推进国家治理体系和治理能力的现代化,也是对我国在现代化进程新的发展阶段所面临的各种严峻挑战的主动回应。

反过来说,没有哪个品牌能牵动十几亿人的神经,唯有红旗才能具备这样的影响力。因为红旗不仅承载了一段荣耀的历史,还坚定了国人对中国汽车的一份信仰。因为唯有全自主的技术研发才能代表中国汽车工业的水平,才属于中国自己工业灵魂的一种基奠。新时代必须有自主研发的新红旗。

“十二五”期间一汽将再投入105亿元用于红旗项目的研发,目前独立的红旗轿车生产工厂已经建成,四月的上海车展,一汽释放了红旗轿车系列发动机和轿车工厂建成的信号。尤其是红旗轿车发动机四大技术创新突破。一是基于燃烧系统汽油机系列化技术创新,实现了国内自主高端乘用车汽油发动机系列化“零”的突破。其次,在燃烧过程精益控制技术方面,创建了“五维度”汽油机增

红旗:许宪平
插图:陈雨晨



压直喷燃烧过程定量控制技术,提升了动力与燃油经济性。三是在复杂噪声源识别技术方面,通过声全息噪声源识别技术,提升了整车的静谧性。最后是通过高精密缸筒变形控制技术,大幅度降低红旗系列发动机的机油更换频率。

在研发深度上,红旗实现了自主品牌向C、D、E级车的扩展和跨越,开发了L、H两大系列红旗整车产品,形成了覆盖C、D、E级高级轿车的发展基础。

目前,一汽已完成在北京、上海、西安等10城市的红旗专属场馆建设工作。并已于上述城市选择奔腾优质渠道建成10家服务专区。相比一汽其他产品,红旗的服务标准更高,推出4年10万公里品质保障,担保期内养护零成本等符合红旗豪华品牌定位的优越服务政策。

红旗为高端家轿市场铺平了品质之路。实际上是一个长期阶梯路线图,绝对不是一个短期的举措,是一个战略性的变革。

我们写了一汽红旗自主的态度,因为国人想知道,一汽究竟学到了什么?总结出了什么?红旗现在是否全自主?

上汽荣威:新能源锁定插电式强混?

□主笔:祝虹

以上海产业工人的工业历史奠基和江南人的柔细精明,荣威550插电式混合动力的推出绝对不是上汽的意外——研发投入高达11.6亿元。是继荣威750混合动力轿车和荣威E50电动车后又一新能源价格更接地气的利器?因为上汽已将下一步新能源汽车的主流技术锁定为插电式强混。

上汽集团执行副总裁乘用车公司总经理陈志鑫表示,“十二五”期间,上海汽车再投60亿元,用于研发新能源汽车。目前在电机、电控、电池几大核心技术研发方面,上汽率先掌握了主动权。

反过来说,自主如果不掌握关键技术,在未来的竞争中必然会处于不利的位置。从某种意义上说,自主是要具备“麻辣烫”的精神。

与合资企业过去走的“市场换技术”路线不同,上汽集团对于新能源汽车的发展路径从一开始就强调自主掌控产业链体系,坚持全产业链打造。

截至2012年底,上汽对新能源车产业总投入已达46亿元,上汽将研发费用分成专门工程开发的费用、制造这辆车的磨具的生产费用,以及外围供应商的投入。

上汽认为,荣威550插电式混合动力轿车在上汽15年到20年间,插电式混合动力会有很强的市场生命力。

从正向研发的能力角度,2012年上海汽车技术中心上海本部3000人。技术中心围绕“自主创新”和“国际化运作”两个主题聚集来自中、英、意、韩等多国的技术研究人才,建立一支富于创新精神并善于合作的国际化优秀工程师团队。

面对传统动力持续升级,新能源车占据市场发展过程,上汽乘用车做好了荣威350未来搭载插电混动系统。如单一车型销量很大,能够带动插电混动系统的成本下降和开发一个新平台?

从战略角度,上汽第一阶段已完成了第一代新能源产品的开发和第二阶段

上汽实现商业化运作。并实现当年上市产销1000-2000辆计划,随后,年销量达5000-6000辆。

从而真正把上汽自主技术突破和国策有效的结合起来;把资源与品牌市场积累有效结合起来;把一直处于技术下风和死心塌地扭转为自主多元化平台结合起来;这既是上汽自主的独立灵魂,同时又是上汽一贯坚持的少说多干内敛的风格;

已满足大部分乘用车消费者的需求。这是上汽将一般城市客户50公里蓄时里程作为市场技术平衡切入点。也是上汽为何在高端布控抢占插电强混市场的一个关键。唯有这样才能在后十年迎头赶上合资。

荣威550插电式混动车采用全时全混系统,以三核驱动、EDU智能电驱变速箱实现了2.3L的百公里油耗和长达500km的续航里程。其中纯电动模式下综合路况的行驶里程为58km。

以荣威550的插电混合动力版为例,倘若1/3时间使油,2/3时间使电,节油性能达到70%。上汽插电混动技术没有首先选择市场容量更大的350,而是定位更高的550车型。

上汽乘用车公司技术中心副主任朱军表示,外资品牌在中国市场是以圈钱为目的,投入巨资做趋势性的产品不是他们的目的,以荣威为首的自主品牌通过自身的努力和重金投入,已做到对全球未来最主流技术趋势的研判和把握。

截至2012年已到位46亿资金,上汽未来对新能源车继续投入。上汽将多条腿并用,同步发展纯电动、插电式混合动力、燃料电池等多种新能源产品。

我认为,多年来上汽自主在心中始衷憋了一口气,绝不沦为合资的“唐僧肉”。一直有一股不达目的不罢休的倔强精神。上汽要的不是一般平台的高度,要的是自主给与国家的一种尊严。

上汽:陈志鑫
插图:陈雨晨

