

三年投 450 亿,恒驰 1 明年亮相

## 恒大“换道超车” 大战略解析

作为抢占造车市场蛋糕的房企大军一员,恒大布局新能源的速度着实让业界瞠目。短短一年时间,通过不断的“买买买”,恒大完成了从造车新秀到全产业链布局的蜕变。11月12日下午,恒大新能源汽车全球战略合作伙伴峰会在广州举行,来自全球206家汽车产业链龙头企业的CEO及高管参会。现场,恒大新能源汽车与60家全球企业进行战略合作签约。

■新快报记者 张磊

“换道超车”是恒大董事局主席许家印对其造车格局的称谓,峰会现场,许家印阐述了恒大造车的具体规划,他透露:为支持造车计划,恒大将在三年内投入450亿资金,其中今年投资200亿、明年投资150亿、后年投资100亿,力度之大可见一斑。另外,许家印还表示陆续在中国、瑞典及“一带一路”沿线国家布局十大生产基地,并同步研发15款新车型,实现全车型覆盖。

日前亚冠惊鸿一瞥的恒驰,让我们纷纷猜测它的面市时间,而这也在峰会现场有了答案。恒驰的第一款车——“恒驰1”将在明年上半年正式亮相,恒驰全系列产品将从2021年陆续实现全面量产。在强调三到五年成为全世界规模最大、实力最强的新能源汽车集团的决心之后,五至十五年年产500万辆的计划也被提上日程。

对于恒大造车心路历程,许家印用十五字简单概括。“买买买”,通过购买全球汽车产业链条顶尖技术给造车赋能;“合合合”,与顶级的企业合作,实现技术领先;“圈圈圈”,则是恒大希望通过战略协议等操作构建世界级造车朋友圈;“大大大”“好好好”则是恒大对其产品的希冀。

据了解,今年以来,许家印带领恒大汽车产业高管奔赴全球23个国家、47个城市,先后考察了58家全球汽车产业各领域龙头企业。值得一提的是,恒大造车会极大地提高广州汽车产业集群竞争力。广州是中国制造业重镇,汽车产业是广州第一大支柱产业,目前广州已成为中国三大汽车生产基地之一。在恒大新能源汽车的加持下,广州南部将形成以广汽和恒大双格局的汽车产业集群,预计增加80万产能,规模化发展更加迅速。



### 够大够用够可靠

广汽本田 VE-1 试驾

■新快报记者 付花

作为广汽本田的首款纯电动车,VE-1成为了合资品牌中综合续航里程最长的车型,动力参数和三电系统处于市场主流水平。基于缤智成熟平台打造而来的VE-1,外加广汽本田品质和更服务理念加持,市场表现应该不会错。

VE-1是一款由广汽本田以及本田技研联合开发的车型,可以把它视为缤智的电动车兄弟,只不过它悬挂的是广本旗下理念品牌的LOGO,不过因为出自同一平台,所以成熟度得天独厚。VE-1综合续航401km,完全满足日常通勤需求。

外观上与缤智差不多,就是少了排气口,前脸有些区别。VE-1的配色较为丰富,除了瑞丽红和天空蓝两种新能源车中并不多见的鲜艳配色外,还有双色车身可以选择。

VE-1使用的是一台最大功率120kW,峰值扭矩280N·m的电动机。试驾体验上,在起步阶段,动力输出还是很舒适,不会有电动车那种冲劲,当然推背感还是很强烈的。如果深踩电门后,伴随着电动机特有的噪音,一路猛冲到120km/h是很轻松的事。不过达到100km/h的时速之后,冲劲就没那么猛。

VE-1提供了普通模式、运动模式等四种模式,普通模式除了加速比较快,整体感觉和燃油

版车型差别不大。很人性化的一点,强力动能回收挡“B”挡在普通和运动模式下均可工作(电量低于95%),松开“电门”后约一秒左右就会开始介入。这样有一点延迟的介入时机可以在一定程度上减少驾驶员频繁踩踏/松开“电门”所带来的前仰后合,减少乘客晕车的情况发生。悬架系统和缤智一样,采用的是前麦弗逊式独立,后扭力梁式非独立悬架,不过可能车身更重,所以悬架会偏硬一些。

作为一款基于燃油车改动而来的电动车,由于电池布局的问题,总是会影响一定的空间。不过,在VE-1的身上不存在。从乘坐体验上来说,VE-1的车内空间的感受实际上和缤智没什么区别,身高175cm的人坐进去,无论是前排还是后排的实测空间都很充裕,属于小型SUV里的佼佼者。行李箱的初始容积为437升,面对城市通勤用途完全够用,即便中短途的自驾游也不是什么问题。而且行李箱开口距离地面只有约668毫米,方便大件行李的装卸。

储物方面基本上不用担心,VE-1的储物格很多,小物件基本上都能随手放在合适的地方。不过,在缤智上标配的后排魔术座椅就没法实现了,后排靠背只能实现4/6的比例放倒,偶尔装载些超大物品也没问题。

告别牌照焦虑,告别里程焦虑

## 雷凌双擎 E+ 带来更高阶的“一车两用”

■新快报记者 陈璇

作为一台在全球最畅销中级车平台诞生的插电混动家轿,雷凌双擎 E+ 可以自由切换 EV 纯电动和 HEV 混动两种动力模式,实现“一车两用”,打破了消费者对于 PHEV 车型的传统认知,这背后显然也得益于丰田混合动力技术在全球的领先水平 and 市场的口碑积累。

数据显示,丰田自1997年推出革命性的混合动力轿车普锐斯之后,至今混动车型在全球累计销量超过1400万辆。

可以说,雷凌双擎 E+ 就是丰田混动技术的新革命,以“纯电动+强混动”的灵活分配成为核心优势;在 EV CITY 模式下,除了地板油,雷凌双擎 E+ 的发动机完全不参与工作,将一直跑到电量枯竭。当电量耗尽之后,雷凌双擎 E+ 亦

不会变成一辆燃油车,而是启动 HEV 模式,工作方式与雷凌双擎相同。也就是,雷凌双擎 E+ 在雷凌双擎的基础上增加了 EV 模式,当电能耗尽后,整合车的工作状态就切换到双擎模式。

在满电状态下,雷凌双擎 E+ 百公里综合工况油耗低至 1.3L,总续航里程高达 985km。

其中,使用 EV 纯电动驾驶模式,续航里程为 55km,实现“0”油耗;如不充电行驶,采用 HEV 混动驾驶模式,续航里程为 930km,百公里综合工况油耗也仅为 4.3L。

对上班族来说,上班离家不超过 25km 的情况下,开着雷凌双擎 E+ 每天进行充电是能够实现 0 油耗的,大大节省了出行成本,同时为城市环保也作出



了贡献。

没有里程焦虑,牌照更不用焦虑,雷凌双擎 E+ 满足国家对新能源汽车的规定,不仅可以享受国家补贴,在上海、深圳、广州等城市也可以享受不竞价、不限

行、直接上新能源牌照的便利。

同时,广汽丰田还为雷凌双擎 E+ 推出“电池无忧计划”,这项计划跟车不跟人,解决用户对电池寿命问题和车辆保值率的担忧,让用车更放心。