

中国: 汽车保有量已达2.87亿辆 二手车交易进入放量期

文/羊城晚报记者 张爱丽
图/羊城晚报记者 戚耀琪

8月23日,在国新办新闻发布会上,商务部部长王文涛表示,传统消费这一块还有很大潜力,经常讲的家电、家具,还有汽车、餐饮也算消费的“四大金刚”,占社零总额的1/4左右。因此,商务部将推动汽车由购买管理向使用管理转变,特别是扩大二手车流通,“汽车保有量到一定程度以后,二手车的市场就开始放量,这也是国际上汽车消费的一个规律问题,二手车市场也是今后一个很大的市场”。



或有效拉动二手车销量

整车产能不足,市场需求旺,以前市场上的大幅优惠因此消失。在一自主品牌专卖店,有销售人员告诉记者,现在不少车型都没有优惠,有个别车型预订需要等半个月左右才能提车。一合资品牌车商也表示,现在虽然没涨价,但也没有了以前那种动辄上万元的优惠。

新车市场优惠缩水和产品紧缺,使一些消费者将目光转向了二手车市场。“没有了市场优惠,再加上新车前三年贬值率比较高,感觉不如先买辆次新二手车过渡下。”市民林小姐告诉记者,她今年5月摇到号后就开始留意自己喜欢那款车的优惠信息,但等待她的优惠似乎越来越小,“我最喜欢那款日系车,5月还有3000多元的优惠,7月发现降到了2000元,上

周我去看时发现已经没优惠了,更气人的是还要等三周左右才能提车,所以就想看看二手车市场上有没有性价比比较高的次新车。”

其实,像林小姐这样务实的消费者不在少数。“今年以来找我买次新车的消费者明显比以前多,尤其是最近这两个月,都想在‘十一’前买辆车出去度假。”二手车商曾先生表示。

二手车商朱先生也表示,近几个月买二手车的人比去年同期多了不少。“就二手车来说,车子越新,卖家亏的也就越多。”朱先生给记者算了一笔账:自己最近以25万元的价格收了一辆车,车龄不足3年、行驶里程近6万公里的进口车,而该车型新车的裸车价就要近43万元,加上购置税、上牌费等,接近50万元。这也意味着,原来的车主不足三年亏了近25万元。而与卖家大亏相对的,就是买家往往能捡到便宜。首先,买二手车不用交购置税,甚至连贴膜、装潢都免了。

1 前7个月二手车交易量同比增46%

商务部发布的数据显示,1-7月,中国二手车交易量989.3万辆,同比增长46.0%,较2019年同期增长22.5%。7月份,二手车交易量145.9万辆,同比增长15.7%;二手车与新车交易量之间的比例达到0.78,继续创新高。

“二手车市场在汽车市场中的地位更加重要。”商务部新闻发言人高峰此前表示,从国际成熟的汽车市场来看,二手车交易量与新车销量的比例一般在1.5:1以上。目前,中国汽车保有量已经达到2.87亿辆。随着中国汽车市场由增量市场向存量市

场转变,升级换购在汽车消费中的占比逐步提高,二手车交易的需求、市场潜力是巨大的,未来将成为拉动汽车市场发展的主要动力之一。

高峰表示,下一步,商务部将会同相关部门,积极推动汽车等大宗消费品由购买管理向使用管理转变,推动取消对二手车交易的不合理限制,加快推进落实二手车交易登记跨省通办,进一步便利二手车交易,完善二手车流通领域相关政策措施,持续释放二手车消费潜力,全链条促进汽车消费,推动中国汽车市场加快实现高质量发展。

2 芯片紧缺拉低新车产量

在二手车销量不断走高的同时,生产企业新车销量增幅却有所回落。数据显示,1-7月生产企业新车销量1475.6万辆,同比增长19.3%,较2019年同期增长4.4%。7月份,销量186.4万辆,同比下降11.9%,为5月份以来第3个月出现负增长。

新车销量回落,与芯片紧缺密不可分。8月17日,博世(中国)投资有限公司执行副总裁徐大全在朋友圈提到,由于马来西亚疫情日趋严重,某半导体芯片供应商的马来西亚Muar工厂继之前数周关厂,再度被当地政府要求关闭部分生产线至8月21日,这将导致博世ESP/IPB、VCU、TCU等芯片受到直接影响,预计8月份后续基本处于断供状态。

事实上,自去年以来,“芯片荒”

一直在困扰着汽车产业,丰田、大众、通用、福特、本田等汽车巨头都受此影响。据AutoForecast Solutions(afs)发布的最新报告,截至8月15日,芯片短缺已致全球汽车市场累计减产596万辆,而这一数量仍在不断攀升。根据afs的最新预测,全球汽车市场减产量将有可能攀升至710万辆以上。

广州一自主品牌车商在接受记者采访时表示,现在他们面临的最主要的问题就是芯片短缺导致的产能不足,很多地方都出现车辆短缺的问题,导致订单延期的情况比较普遍:“不是我们这个品牌,其他品牌的经销商也存在这种问题。”

4 相关利好政策频出

需要注意的是,二手车市场之所以能得以蓬勃发展,也与相关鼓励政策的陆续出台密不可分。

今年2月9日,商务部办公厅印发《商务领域促进汽车消费工作指引和部分地方经验做法的通知》,要求全面取消二手车限迁政策,除大气污染防治重点区域外,不得限制符合在用车排放标准的二手车迁入。

4月,商务部会同公安部、税务总局曾联合出台了《关于推进二手车交易登记跨省通办、便利二手车异地交易的通知》(以下简称《通知》),出台推行二手车异地交易、便利二手车转移登记、规范二手车交易行为等便利居民的三方面举措,自2021年6月1日起,在部分城市试点推行;到2022年上半年,在全国全面推行。

《通知》明确异地交易和发票开具要求,实现“马上办”“就地办”,明确对交易车辆实行档案资料电子化网上传递,减少群众携带、保管、转交档案的种种不便;明确二手车买方在转入地直接办理车辆查验、登记,无

需再返回登记地验车、办理转出,减少两地往返。这些措施基本实现在转入地“一站式”办理二手车交易发票开具、转移登记等手续,大幅简化了二手车交易登记程序,有效解决了二手车异地交易时间长、环节多、成本高等诸多问题。

《通知》一经发布,便引发业内一片叫好。中国汽车流通协会副秘书长罗磊就曾认为,《通知》将成为促进二手车市场繁荣发展的具体举措之一,并预估今年全年的二手车交易或将突破1600万辆,呈现快速增长态势。

中国汽车市场信息联席会秘书长崔东树表示,二手车相关政策的出台不仅能加速二手车流通,还能带动新车销售以及与二手车相关的金融保险、整备翻新、装饰美容等汽车关联产业发展。此外,二手车的价格优势可以取代部分中低端新车的市场需求,从而推动汽车生产向中高端发展,实现汽车产能调整、产业结构升级。

今后纯电动车不用充电只需换电?



电动乘用车共享换电站建设规范来了!

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪

中国汽车工业协会8月17日公布消息,根据《中国汽车工业协会标准制修订管理办法(试行版)》的有关规定,《电动乘用车共享换电站建设规范》团体标准的13个部分已完成,现面向社会广泛征求意见。

共享换电站,即进入共享换电站前,端站和车辆互相识别、交互握手的整个过程。共享换电站里的电池组通信协议需要进行统一,保障电池组与车辆、电池组与换电站、电池组数据传输至平台的畅通与互联,以满足多场站电池组调度、运输,以及完成与车辆换电需求的匹配。

如此一来,就要求共享换电站的电池组需要支持在车上充电和脱离车辆单电池组充电两种方式,从充电层面需要满足电池的接口标准统一,包括高压接口统一; BMS辅电供电标准统一; CAN通信线路标准统一; IO控制信号接口统一。

分阶段推进换电的终极实现

为了充分发挥换电站的集中管理优势,换电站必须具备各类关键运行及运营数据接入到同一后台系统的能力,可以对换电过程及电池充电运行全过程进行有效的安全监控,并可以对历史大数据进行分析和统计,对设备的安全运行、电池的安全状

态进行预警,确保换电站长期可靠的运营。

总则提到,共享换电发展的关键阶段,首先是资源共享,实现电力、场地、基建、运营体系等方面共用。这个阶段是比较容易实现的,可以在同一个场站内部署多个不同的换电站,但物理设备和通信方面还未达到实质共享。不过这在资源集约化应用层面是最容易达成的,目前也已有范例存在。

下一步,就是换电设备共享,实现换电平台乃至换电装置的共享,并实现初步的数据接入与互联互通。接着是换电接口共享,实现锁止机构、连接器及其通信协议的共享。到了换电系统和电池共享阶段,实现标准电池与换电系统共享。这个阶段是换电体系的理化标准化方案。

终极阶段,就是车辆底盘共享。车辆底盘的标准化也有助于实现整个换电系统的标准化,与标准化换电站形成相适配的换电标准路径,从整车、电池组、换电设备联动角度推动换电朝着更加便捷和安全、规模化发展,进一步降低成本。

欧拉好猫GT木兰版 预售13.8万元起



羊城晚报讯 记者张爱丽报道:近日,长城欧拉“喵系”车型——欧拉好猫GT木兰版开启预售,预售价13.8万元起。据了解,新车将于8月29日于成都车展正式上市。

作为国内首款专为女性设计的新能源性能车型,欧拉好猫GT木兰版不仅外观萌动,还拥有“野性”动力,零百加速仅为6.9秒,0.298超低风阻,配合Sport模式下的ORA-Launch+弹射起步功能。

欧拉好猫GT木兰版的外观走复古未来主义路子,仿碳纤维装饰件全方位包裹、前脸夸张的

L型獠牙装饰、轮毂猫爪设计,再加上专属GT运动尾翼,显得凶猛可爱。

此次发布预售价格的同时,欧拉好猫GT木兰版还提供三大预售权益和两大“装备增益BUFF”选装包。其“装备增益BUFF”选装包,涵盖疲劳驾驶监测、脚踢感应式电动尾门、ORA Smart-café声纹识别交互、基于身份ID个性化设置等功能,还能开启ORA-Enjoyment舒享模式、主驾驶座椅记忆+迎宾+加热+通风+按摩等设置让用户体验升级,此外,ORA-Pilot 3.0智能驾驶也让安全升级。

东风日产“启辰大V” 将亮相成都车展并预售



羊城晚报讯 记者张爱丽报道:近日,在东风日产启辰新车品鉴会广州站上,经全网共创征名,新车被定名为东风日产“启辰大V”并开启全国盲订。据透露,在月底举办的成都车展上,“启辰大V”将亮相并开启预售。

新车定位为“年轻潮力量SUV”,面向“年轻品位前行者”而设计。从外观上,东风日产“启辰大V”采用疾风设计,1917mm车宽,造就1.18的宽高比,超宽体运动车身,箭羽锐动车尾设计;多维晶体矩阵LED大灯与前格栅,呈现出多层次质感。

内饰方面,“启辰大V”运用智感座舱设计,由液晶仪表盘与中控大屏组成一体式24英寸联屏,64色极光氛围灯与6种智能模式调节,再加上1.7m²超广角光感天幕,带来1.16m²的超大透光面积。在座椅方面,“启辰大V”配备零重力环抱座椅,赛车风格一体式设计,并延续“日产大沙发”优势。

智能方面,“启辰大V”采用启辰V-Link星云智联系统,采用最新一代人性化UI&UX设计,可视化的功能设计,具备V2X万物互联功能、全时智能导航系统、人机交互智能语音交互、海量车载在线服务、One ID个性化账号等多种智能化操作等,还支持OTA升级。

值得一提的是,在操控性能方面,“启辰大V”有东风日产与雷诺-日产-三菱联盟技术作为支撑,搭载V-Power联盟动力系统。借助1.5T高效发动机+高品质7DCT变速箱动力组合,“启辰大V”可实现同级最大升功率93.3kw/L及百公里同级领先8.8s加速。

宝马中国召回部分车型 涉及宝马1系、5系等

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪



日前,宝马(中国)汽车贸易有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理例实施办法》的要求,向国家市场监督管理总局备案了召回计划,自2021年8月20日起,召回生产日期从2018年6月19日到2021年5月28日的540i及Z4车辆,共计3561台。

此次召回涉及车辆DME(发动机电子控制模块)中控制机油泵的相关软件程序。由于软件缺陷,在某些特定的车辆启动条件下,可能会造成机油泵损坏,并导致其串联的真空泵不能有效提供真空制动助力。在最坏的情况下,会导致制动踏板变硬,制动距离变长,存在安全隐患。

宝马(中国)汽车贸易有限公司将为召回范围内的车辆免费更换所涉及部位的气囊气体发生器,以消除安全隐患。(注:对于部分X5、X5 M、X6、X6 Active Hybrid车辆,涉及部位为驾驶员及前排乘客的正面安全气囊;对于其它车辆,涉及部位为驾驶员正面安全气囊)。

宝马(中国)汽车贸易有限公司将以挂号信或互联驾驶消息等形式通知用户。用户可拨打宝马售后服务热线了解召回的详细信息。

蔚来风波不止 技术也该知耻

羊城晚报评论员 戚耀琪

蔚来车主林文钦在“自动驾驶(NOP领航状态)”下,发生交通事故不幸遇难,事件让人伤心。接着又出现多起连带的风波,此番从单一车祸演变成的社交媒体事件,确实令人深思。

在官方未披露最后调查结果的情况下,蔚来内部原本坚不可摧的“车主粉丝团”开始分裂成了两派。一派表示理解、包容,另一派则激烈地抗议。一份声称由500位车主签署的《蔚来车主对NIP/NOP系统认知的联合声明》被公开并在网络上广泛传播,这部分车主认为蔚来没有问题,否认品牌宣传存在误导,并为品牌站台。然而,就在前天又爆出了死者家属出示的材料显示,蔚来涉嫌帮助毁灭、伪造证据,证据材料已经被莆田市警方受理。

作为公众,面对类似悲剧,确实也只能暂时保持耐心、理性和冷静。因为任何来自舆论的风波,都会给断案及检测机构以不合理的诱导。比如联合声明,这种带有明显粉丝文化烙印的产物,彰显的是蔚来这个品牌确实在部分客户心目中具有非常高级的位置与强烈的心理依赖。

可惜,声明其实对于一般公众和家属来说,基本上是没有意义,甚至是起到反作用的。家属和公众需要得到的是真相,是弄清楚技术的局限性。然而,类似声明似乎在暗示:出事就是当事人自己想多了,不要怪企业,不要

车辆鉴权识别技术 尤为关键

按照电动乘用车共享换电站建设规范总则,文件进行了电动乘用车换电的国内外、外相关标准梳理,内容包括标准顶层设计,共享换电站的主框架和技术路线等。

其中,车辆&电池组快换机构,是坚固新能源汽车动力电池组与新能源汽车车身架之间的连接装置,此类装置能够将动力电池组与车身快速松脱与连接,且能够保障新能源车辆在正常行驶中与充电桩车型各性能无异。目前市场上快换机构主要为卡扣式及螺栓式连接结构。

此外,车辆&电池组快换连接器,用于电池快换系统中电池与车辆,电池与换电站充电装置的电源与信号的快速连接。电源快换连接器具有安装误差补偿功能,以补偿车辆、换电站与电池组的装配误差。

车辆鉴权识别技术尤为关键,这是一个不同车辆、不同车型、不同车企的车辆寻找及匹配

技术。那么假设轮到声明中的某位车主下次再次遇到不幸的事情,是不是还能如此笃定相信就是自己的问题,和企业产品无关呢?

凡是产品总有缺陷,只是缺陷有没有暴露、是不是严重而已,这是常识。何况是复杂且搭载前沿技术的汽车,对于安全从来都不可能承诺百分百的保障。许多汽车厂商往往追逐技术潮流,以求超越他人,但是未成熟、未普及的技术应用,稳定性和可靠性是需要时间磨炼的。

与此同时,作为用户,也需要和技术共同匹配,参与到学习和磨合当中,才能形成不同于传统驾驶的、全新的生理习惯反应。甚至有些新技术的加入,是和人的生理习惯本能相反的。比如快要撞上就想踩刹车,但是系统会训练你,不用踩刹车,靠系统自动控制就行了!一次两次三次,用户最终会把自己百分百完全给了系统。

企业出于对用户生命安全的保护,不但不能夺大功能,同时也不能诱导用户产生类似“主动失能”的驾驶习惯。这应该是一条基本的底线。技术的发展必须知耻而后勇,而不能只管按照科技的逻辑生长,妄自尊大;自动驾驶或者辅助驾驶,主要目的是缓解驾驶疲劳,识别前方隐患、避免车祸的发生,但绝对不该是把人退化成植物人和残疾人的一种技术。

为了充分发挥换电站的集中管理优势,换电站必须具备各类关键运行及运营数据接入到同一后台系统的能