

汽车下乡持续推进

新能源车年内销量 有望突破300万辆

羊城晚报讯 记者戚耀琪报道：10月22日，新能源汽车下乡广西柳州站正式启动。上汽集团、北京新能源汽车、比亚迪、长城汽车、上汽通用五菱、安徽江淮、奇瑞新能源汽车、威马汽车、合众新能源汽车等18家车企的代表到场。

自今年4月以来，按照工业和信息化部、农业农村部、商务部和国家能源局四部门联合下发《关于开展新能源汽车下乡活动的通知》的要求，中国汽车工业协会在全国多地组织开展了一系列新能源汽车下乡活动。

工业和信息化部装备工业一司司长王卫明在致辞中表示，工业和信息化部将与相关部门一道认真落实新能源汽车产业发展规划2021年—2035年，加强政策措施联动协同，启动新能源汽车换电模式应用试点，加快推进充换电基础设施建设，为新能源汽车推广应用做好服务保障。

尽管面对芯片短缺以及原材料价格持续高位等不利影响，但在“电动化、网联化、智能化”技术变革促进下，企业活力依然得到显著增强，市场消费需求继续呈现提质升级趋势。虽然乘用车尤其是商用车增幅4月份后逐月减缓，全年产销形势总体呈现前高后低，但市场也不乏亮点。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋说，今年前三季度新能源汽车势头强劲，累计销售达到215.7万辆，同比增长1.9倍，市场渗透率持续攀升，今年销量有望突破300万辆，增速超过100%，市场已进入高速发展阶段，汽车产业的根本在于助力经济发展，未来汽车出行将更安全、更绿色。

据悉，今年新一轮下乡活动覆盖更多省市，形式更加丰富，截至目前为止共计24家企业的68款产品入围，在保障供给质量的基础上，极大丰富了车型选择。据不完全统计，今年1月—9月份，下乡车型累计销售60.7万辆，较同期增长2.2倍，为稳定和扩大汽车消费，改善农村出行条件等方面做出了重要贡献。下一站，将于11月12日—14日在山东济南举办。

近日，中国电动汽车充电基础设施促进联盟信息部主任仝宗旗在中国汽车工程学会年会暨展览会上作《从用户充电行为看未来充电技术发展》主题演讲。中国电动汽车充电基础设施促进联盟主编的《2021年中国电动汽车用户充电行为白皮书》也同时发布。



文/羊城晚报记者 张爱丽

链接

新车9月销量下滑 新能源车异军突起

近日，商务部消费促进司负责人对外表示，前三季度，中国汽车消费总体保持稳定。二手车交易量、报废机动车回收量大幅增长；新能源汽车销量再创新高，9月销量达35.7万辆。

同比增长1.5倍

受去年同期基数先低后高、芯片紧张状况仍未缓解和国内疫情多点散发等因素影响，新车销量下行压力加大，并继续向零售终端传导。

商务部的数据显示，在生产端，1月—9月生产企业新车销量1862.3万辆，同比增长8.7%。9月份，销量206.7万辆，同比下降19.6%，降幅较上月扩大0.9个百分点。从零售端看，1—9月零售终端新车销量1946.2万辆，同比增长14.8%。9月份，销量

204.6万辆，同比下降17.2%，连续3个月下降。

在新车9月整体销量下滑的情况下，新能源汽车销量却再创新高。根据数据，1月—9月生产企业新能源汽车销量215.7万辆，同比增长1.9倍，占生产企业新车销量的11.6%。9月份，销量35.7万辆，同比增长1.5倍，再次刷新单月历史纪录。

与此同时，二手车交易持续活跃。数据显示1月—9月，二手车交易量1296.7万辆，同比增长35.3%。老旧机动车加速报废淘汰。1月—9月，报废机动车回收量210.6万辆，同比增长35.9%。

进入平稳发展期

商务部新闻发言人束珏婷表示，



车展资料图 戚耀琪 摄

从短期看，去年同期国内新冠肺炎疫情得到有效控制，汽车消费需求集中释放，同比基数明显抬升；近段时间以来，受疫情多点散发、芯片紧张状况仍未根本缓解等因素影响，汽车生产供应和消费需求都有所放缓。从中长期看，国内汽车市场经过连续多年的快速增长，已逐步进入平稳发展期。

束珏婷透露，下一步，中国将继续深化汽车流通领域“放管服”改革，进一步激发汽车市场活力和内生动力；推动取消对二手车交易的不合理限制，进一步便利二手车异地交易；完善汽车流通管理相关制度，加快修订《二手车流通管理办法》《机动车强制报废标准规定》，进一步优化汽车消费环境。

我帮你试车

广本新雅阁：智能水平大提升

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪



随着新生代逐渐成为汽车消费主力，汽车品牌也在积极探索改变。作为中高级轿车市场的经典标杆车型，第十代雅阁上市3年累计收获超过65万用户，连续两年夺得中高级轿车市场销量冠军，90后占比超54%。

全新雅阁（上图）在第十代雅阁基础上全面进化，拥有两大动力阵营共9个版本，锐·T动车型售价16.98万元—21.58万元，锐·混动车型售价19.98万元—25.98万元，上市仅一周，订单已突破15000辆。随后，记者进行了深度试驾。

从外观上看，全新雅阁新增四款外观色——极速绯红、极夜流银、格陵兰白和威尼斯蓝。在车内可以看到，一体化智能科技中控台，配备了10.25英寸悬浮式中控屏、无线充电等智能装备。全车车窗一键式升降，锐·混动版本还有HUD抬头显示、SBW按键式电子换挡系统。这些都显示出雅阁对同行的积极借鉴和升级。

本次全新雅阁升级的核心亮点便是其搭载的Honda CONNECT3.0智导互联系统。这套系

统实现了语音助手、车家互联、手机远程控制和OTA在线升级等全新功能。一句“你好，本田”，即可轻松唤醒语音助手。当车辆不在身边时，可通过“广汽本田APP”实现对车辆的远程控制，如进行车辆状态确认、远程开关门锁、远程启动空调、提前设置导航信息发送到车上等。系统还能实现位置查看、紧急救援、车友组队、最后一公里导航等功能，同时拓展外置智能应用，通过唤醒内置天猫精灵，轻松点外卖、对智能家电的远程控制。

本次试驾路线包含市区、城市快速路与高速路等，多弯道、多红绿灯路口。锐·混动搭载第三代i-MMD双电机混动系统，综合最大功率可达158kW，电机最大扭矩可达315N·m。它有纯电、混动和发动机直驱三种行驶模式，系统可根据实际路况，智能无缝切换行驶模式，在实际试驾过程中，可以发现优化踩油门时的电机扭矩控制，SPORT模式下可以实现更迅猛的加速反应。凭借混动系统，在燃油经济性表现更是可圈可点，综合工况油耗低至4.2L/100km。

第三代MG6 PRO 运动无处不在！

文/羊城晚报记者 张爱丽 图/受访者提供



作为百年英伦品牌，名爵汽车一向以运动著称。近日，第三代MG6 PRO（上图）降临广州。那么这款车的运动性能如何？记者对该款车型进行了深度试驾。

第三代MG6 PRO采用全新配色气泡橙。新车的竖向元素矩阵式前进气格栅，中网中间配备的ACC盖板，搭配光流感的LED日间行车灯，大大提升了其辨识度。进入车内，12.3英寸的虚拟仪表盘和10.1英寸的中控屏组合表现抢眼。

空间是新车亮点之一。第三代MG6 PRO的轴距达到了2715毫米，身高180CM左右的人坐进去，腿部空间显得十分充裕，而头部也不会有任何压迫感。

同时，12.3英寸的全虚拟仪表盘不仅能显示常规的转速、时速等信息，还能显示实景导航，进一步提升赛道驾驶的沉浸体验。

当然，其也可以随意切换至3D导航模式。

新车连看

第十一代思域 广州火爆上市

提车要等两个月左右

文/羊城晚报记者 张爱丽



10月24日，东风Honda第十一代全新思域（上图）广州区域上市。与此同时，广州首批车辆正式交付使用。新车共推出6款车型，市场指导价12.99万元—16.39万元。

据了解，现购新车要等两个多月左右可提车。经销商为此提醒，需要春节前用车的消费者可提早下定购买。

此次上市的第十一代全新思域共两个动力版本，均采用“地球梦”系列1.5T四缸发动机，高功率版本动力从220TURBO进化到240TURBO，配以CVT无级变速箱，最大功率134kW，最大扭矩240N·m。

新车采用Honda全新设计语言，外观风格爽快简洁，拥有全新分体式进气格栅搭配压低的机舱盖，带来低重心视觉效果的水平式侧线条设计，以及全新双L形组合尾灯，让整车更具辨

识度。

第十一代全新思域使用全液晶仪表盘，全新思域将是本田首款搭载Honda CONNECT 3.0智导互联系统的车型，配备语音控制，并可与AI智能助理畅聊，支持方言识别，还可以控制智能家居，停车电子支付，线上购物，可实现远程控制，OTA在线升级。

新车长宽高分别为4674mm*1802mm*1415mm，轴距2735mm，加长的车身和轴距带来更宽敞的驾乘空间，从而给消费者带来更好的驾乘体验。

充电桩增长快

充电桩增长快

据统计，交通运输行业碳排放占全国总排放量9%。从新能源汽车的发展推广情况看，截至今年上半年，公安部官网数据显示，新能源车保有量已经突破了603万辆，纯电动车的保有量为493万辆。新能源汽车的渗透率已经超过了10%。

从充电桩的数据来看，充电桩一直是维持高速增长的态势。截至8月，充电桩保有量达到了210万，其中公共充电桩达到了112万。从今年前8个月的增量来看，已经和去年的增量非常接近，达到42.3万的量级。

在公共充电基础设施中，一类为公用桩，一类为专用桩。公用桩是面向所有社会车辆都能充电的充电站；专用桩主要用于政府/高校/单位等特定场景，非面向全社会开放的场站。公用桩的增量远高于专用桩，在社会上公共充电的需求越来越高。

从近3年新建的公用桩功率情况来看，120千瓦及以上的大功率充电桩，年复合增长率非常迅速。其中，180千瓦及以上的超充桩，年均增长率最高达到了142.2%，从



新能源汽车（资料图）宋金峪 摄

这个趋势来看，现在大功率的充电桩及超充桩的建设速度越来越快。

从公用充电领域来看，快充电桩因充电速度快，成为99.3%用户的首选。对比公用桩的建设来看，快充电桩的比例目前为36.4%。尤其营运车辆，对充电时间高度敏感，快充电桩的使用频率多于私家车，营运车辆对快充的需求是非常高的。

从充电桩的数据来看，快充电桩的高峰期主要在下午3时—5时，慢充充电桩的高峰期在凌晨1时—6时。用户更倾向于在下午使用快充，在夜晚休息时使用慢充。

从快、慢充单次充电特征来看，快充电桩平均单次充电量比慢充电桩高4.8度，用户使用快充更偏好“满充”、慢充更偏好“浅充”。私家车相比营运车辆，慢充桩的使用频率更高，因此从数据上能看到单次的充电时长更长，充电电量会更低一些。直流快充单次充电量是25.3度，单次时长为49分钟。

从快、慢充单次充电特征

来看，快充电桩平均单次充电量比慢充电桩高4.8度，用户使用快充更偏好“满充”、慢充更偏好“浅充”。私家车相比营运车辆，慢充桩的使用频率更高，因此从数据上能看到单次的充电时长更长，充电电量会更低一些。直流快充单次充电量是25.3度，单次时长为49分钟。

从