

对2021年的全球汽车市场来说,其关键词非“芯片紧缺”莫属。这一年,国内外不少车企都先后因为芯片紧缺而被迫停产或减产,从而致使终端销量出现下滑。

不过,汽车行业芯片供给最黑暗的时刻似乎已经过去。近日,全国乘用车市场信息联席会表示,汽车芯片供给短缺第三季度开始有所缓解,10月预计芯片供给较上月环比有20%的改善。

随着芯片供给问题得到一定缓解,丰田、日产等日系汽车制造商开始计划提高产量,以扭转此前因芯片短缺而导致的减产趋势。

日系制造商计划恢复生产

近日,日产汽车通知供应商,该公司计划在下半年将产量较上半年增加近30万辆。即从2021年起截至2022年3月,日产将其全球销量预期从440万辆下调至380万辆,该汽车制造商将截至2022年3月的全年营业利润预测上调至1800亿日元(15.9亿美元),预计将扭转2020财年亏损1506亿日元的局面。

与此同时,其他日系汽车制造商也纷纷恢复生产,追回产量。在日前的业绩发布会上,丰田首席运营官Ashwani Gupta同样提到了对半导体采购形势更清晰的想法。丰田当前已恢复生产,继9月份产量下滑40%后,11月份产量同比增长了4%~10%。丰田希望在12月进

一步提高产量,计划较去年同期增加30%至100万辆,以期补回今年夏天的生产缺口。丰田明年1月起还要把每月产量扩大到85万辆。

而本田汽车,此前因疫情和芯片短缺导致的减产措施也正在放缓,该汽车制造商今年上半年减产了20%,相当于53.5万辆,下半年的产量将比最初的计划减少10%。本田的首席运营官Seiji Kuraishi近日表示,尽管本田在采购半导体方面比竞争对手更加困难,但该公司将从2022年新年伊始开始恢复生产。

记者留意到,当前除丰田、日产、本田等日本汽车制造商外,通用、大众、福特等汽车制造商也看到芯片短缺缓解的现象,计划提高产能。

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪

在广州车展期间,广汽集团表示,将于2050年前(挑战2045年)实现产品全生命周期的碳中和,在2023年将广汽埃安打造成广汽首个零碳工厂;2025年自主品牌新能源汽车销量占比50%、2030年全集团新能源车销量占比50%,广汽传祺于2025年实现全系车型混动化。广汽集团总经理冯兴亚专访中说,中国汽车工业几十年的发展,在技术研发队伍上、科技创新能力上都有了明显的进步,到2025年自主品牌在比例上超越合资品牌不是梦。

2025年自主品牌新能源汽车销量将占50%

广汽集团企业负责人认为,新能源车已进入市场主动消费的快速发展阶段

车用芯片短缺缓解 部分车企计划 明年初提高产量

羊城晚报记者 张爱丽

汽车芯片供给低谷已过

乘联会指出,虽然三季度汽车芯片供给的低谷现在已经过去,但当前芯片供给实际环比增长仅有10%左右,因此供给不透明的瓶颈因素仍在。

乘联会指出,芯片干扰因素的低基数影响消退。相对于2021年

2022年增速预计达到5%

2021年全球新冠肺炎疫情仍未完全消散,但中国汽车市场复苏超预期。据乘联会最新零售销量数据统计,2021年1-10月份国内狭义乘用车市场累计销量1622.4万辆,同比增长8.7%。崔东树分析,疫情前后车市走势V型反转。从前10个月单月销量走势图来看,疫情爆发所抑制的消费需求,普遍在疫情缓解后会得到集中释放。

崔东树指出,全球疫情形势反弹今年对中国汽车市场仍带来较大负面影响。2020年年底开始浮现的全球缺芯危机,在今年愈演愈烈,芯片产能持续吃紧,车企产销两端受限。但这也恰恰成为车企上行或下行的分水岭,走势分化明显。2021年乘用车市场还呈现豪华车市场发展等特征。其中,在全球新能源

乘联会秘书长崔东树表示,9月末芯片供给逐步改善,促进10月产销开始恢复。按照年初预测销量与目前预测的差距,判断2021年缺芯因素预计损失150万辆左右规模,车市需求让位供给的现象会持续到今年年底。

加速发展背景下,各大车企纷纷在电气化领域加大布局,并朝着高质量发展方向迈进。崔东树指出,微型车市场份额逐步萎缩,与此同时,自主车企领先、新势力奋起直追,成为新能源汽车市场的亮点。

展望2022年,崔东树表示,2021年,国内乘用车市场全年销量预计增长3%达到2605万辆,2022年增速预计达到5%。

工信部:积分办法要改了

《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》修订工作将启动

羊城晚报讯 记者戚耀琪报道:据工信部网站消息,近日,工业和信息化部装备工业一司日前会同财政部、商务部、海关总署、市场监管总局相关司局在京组织召开《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》(以下简称《积分办法》)管理工作座谈会。

会上,专家代表一致认为《积分办法》需要与时俱进修改完善,更好引导产业高质量发展。装备工业一司表示,要科学合理设定后续年度积分比例要求,探索建立灵活性机制,将会同相关部门启动《积分办法》修订工作。工作过程中将广泛听取行业企业意见,开门开

制定政策,为产业发展营造良好环境。

记者了解到,早在2017年,工业和信息化部会同财政部、商务部、海关总署、市场监管总局等部门发布《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》,搭建了积分交易管理平台,建立起节能与新能源汽车协调发展的市场化机制。《积分办法》发布实施以来,工业和信息化部会同相关部门组织开展了3次积分交易,累计交易金额43亿元。《积分办法》实施有力促进了节能与新能源汽车产业发展,乘用车行业平均油耗连续四年年均降幅4.7%,新能源汽车产销量连续6年保持世界第一。

试驾广汽丰田赛那

爽朗动力,腴腆油耗,魔术空间,奶爸们的MPV

文/图 羊城派记者 张爱丽

智能化是意外惊喜

丰田SIENNA在全球范围内表现不俗,但直到今年第四代车型才正式引入广汽丰田国产,中文名为“赛那”,6款车型售价区间为30.98万-40.58万元。由于这代车型赶上了丰田TNGA架构,又有混动系统的加持,再加上标配TSS智能驾驶辅助系统和较为完善的数字交互座舱,单从产品力上就让人认为其将对GL8构成极大的挑战。那么,这款车在使用过程中究竟表现如何?记者近日对其进行了深度试驾。

大空间是基本素质

赛那轴距为3060mm,长宽高分别为5165×1995×1785mm,1995mm的车宽达到同级领先水平。赛那可轻松切换4座、5座、6座、7座模式,满足家用、商务、旅行等多方面的空间需求。赛那第二排电动调节座椅带电动腿托、加热通风等功能,超长滑轨前后调节行程最长可达816mm,让乘坐可调整余地更大。

身高176cm的人来测试,将第二排座椅的腿部空间调整至大概“两拳半”的距离,第三排实际腿部空间还有“一到两拳”。换句话说,二三排同时乘坐成年人,这台赛那在空间上完全可以胜任。

将第二排座椅放倒后,目测进深可达1700mm,超大空间可轻松满足多样化的置物需求。在驾驶舱的空间设计上,一切都是恰到好处,如中控台下方开放式储物空间,大量的小物品储物格、遍布车内共19处杯架,等等。

百公里油耗仅为5.9L

新车采用轿化前脸设计,整体视觉更动感。灯组设计上,赛那采用造型犀利的头尾灯设计,层次丰富,轮廓分明。同时,丰田品牌首次在赛那上搭载AHS远光灯自适应控制系统,可自动开启或关闭远光,更可以自动调节亮度和照亮区域,充分保障行车安全。

赛那整个中控都采用了偏向驾驶员一侧的设计,以驾驶者为中心,告别司机感。动力方面,赛那搭载全新增强版2.5L HEV混动系统,系统综合功率183kW。得益于该混动系统,赛那百公里油耗仅5.9L,兼顾了动力性能的同时也满足了燃油经济性。



丰田赛那

东风Honda英仕派广州上市 17.99万元起售

文/羊城晚报记者 张爱丽 图/受访者提供



东风Honda英仕派

近日,东风Honda英仕派广州区域上市,新车提供燃油和混动两种动力选择,官方指导价17.99万-25.59万元。

英仕派车身尺寸为4924*1862*1449mm,轴距为2830mm,车身相比前款加长14mm,为用户营造更加宽敞的车内空间。后排杯托氛围灯、10.25英寸DA屏、无线充电功能等,进一步提升新车质感。英仕派的通风循环系统,可有效提升座椅表面温度调节能力,冷却时间减少41%。

在智能化方面,英仕派搭载Honda CONNECT 3.0智导互联系统,用户能轻松实现智能语音对话、智能导航、手机远程控制、车家互联、OTA在线升级等丰富功能。Honda SENSING安全超感系统同步进化,新增TJA交通拥堵辅助功能,有效减轻驾驶员低速拥堵环境下的跟车疲劳,同时通过系统软件的调校优化,升级ACC、LKAS两大功能。英仕派搭载发动机,最大功率143kW,最大扭矩260N·m。混动版车型搭载第三代i-MMD双电机混合动力系统,发动机最大功率107kW,最大扭矩175N·m;驱动电机最大功率135kW,最大扭矩315N·m,百公里综合油耗仅为4.2L。英仕派还提供Normal、Comfort、Sport三种驾驶模式,可满足用户不同路况的个性化驾驶需求。

英仕派搭载的ADS全时自适应减震系统,根据路面和车身姿态智能动态调整减震力,最高可实现0.002秒调整一次减震阻尼。得益于发动机和油门踏板、制动踏板的重新调校,英仕派的动力响应更加积极。

市场占有率超合资可期待

广汽集团总经理冯兴亚形容,中国的汽车在新能源赛道上有很多优势。第一是先天优势,因为新能源是国家战略,从中央到企业、到个人都在全面推进。我们走得早、起步得早。从政府基础设施的建设、企业产品的推出,包括消费者使用环境和消费政策都在配套。其次,在智能化浪潮中,本土

传祺向“混动化+智能化”发展

谈到广汽对于未来技术战略的思考,广汽研究院院长吴坚介绍,近年来集团对自主研发的投入力度非常大,累计超过350多个亿。未来还有更大的目标,将在研发持续投入。在研发人才队伍建设方面,请来了人工智能领域的专家陈学文,请来了在丰田工作了接近40年的滕又正人担任广汽研究院首席技术总监,后续还会有很大的人才引入计划。

如果没有人才的保障,研发的深度和广度都会受限。

至于在“新四化”方面,发布了“星灵”电子电气架构,在这个平台上将会支撑未来所有的新能源车和节能汽车的发展。同时对自动驾驶和对高级辅助驾驶也有非常好的支撑。

广汽乘用车总经理张跃赛表示,早年传祺一直在做插电式的混动,但市场认可度不

了初步的积累,在技术研发队伍上、科技创新能力上都有了明显的进步。科技的推动,再加市场本身的优势,推动了中国新一轮汽车自主品牌的发展。现在自主品牌的市场占有率每个月都增加,达到了45%。那么到2025年自主品牌在比例上超越合资品牌,我觉得不是梦想”。

冯兴亚说,广汽现在的一项工作就是要和广州碳交易所联合开发,探索推行消费者的碳账户。通过为车主开账户,形成减碳行动,减碳的结果能够产生交易,这里面有一套算法。碳中和最大的压力不是来源于制造和汽车的前端,是后端消费者,这方面占比79%。只能通过减碳有收益又有经济价值来引导减碳行动。如果能够真正实现交易,对全中国的整个行业都是一种极大的推动。

对于明年埃安的产量要达到40万辆,广汽埃安总经理古惠南表示,今年工厂产能的利用率已经逾130%。现在正在产能扩建,到明年2月,利用春节假期就有完整的20万辆产能。由于这个产能也是满负荷,因此提前启动了二工厂的建设,争取明年底、后年年底建成。到2023年的时候,将会有一个新的20万辆产能的工厂。

古惠南形容,现在新能源车市场从起步期、培育期,已经进入主动消费期、快速发展阶段。“我们判断新能源汽车总体呈快速增长趋势,虽然会受到政策、资本、科技等的影响,但

新能源已进入主动消费期

据介绍,广汽研究院在这几年打下的ICV+EV(智能化+电动化)技术基础,首个海纳硅负极片电池技术就搭载在埃安AION LX上,明年1月将投放市场,续航里程达到1000公里。“研发具备产业化的基础,把EV(纯电动)做到1000公里真正量产,广汽在全球是首家”。

具体来看,“2”指的是电池可买可租,可充可换,可慢充可快充,容量可大可小、里程可长可短,可买电、可卖电,可回收可梯次利用,在切实解决充电难题的同时,为消费者提供更多超出预期的附加价值。这些丰富的可选择性其实是从消费者的实际需求、个人偏好和潜在顾虑出发,提出了一一对应的可行性方案。

据介绍,广汽研究院在这几年打下的ICV+EV(智能化+电动化)技术基础,首个海纳硅负极片电池技术就搭载在埃安AION LX上,明年1月将投放市场,续航里程达到1000公里。“研发具备产业化的基础,把EV(纯电动)做到1000公里真正量产,广汽在全球是首家”。

广汽埃安资产重组 注册资本增至60亿元

实施内部资产重组。据悉,本次主要方案包括:广汽集团以74.07亿元现金向广汽埃安增资,广汽乘用车以35.57亿元生产设备等实物资产向广汽埃安增资;广汽埃安以支付49.75亿元现金并承担负债的方式购买广汽研究院、广汽乘用车等主体的纯电动新能源领域相关无形资产、固定资产等;广汽埃安将以部分资本

市场,积极寻求于适当时机上市,搭建独立资本市场平台和市场化激励机制,促进广汽集团、广汽埃安可持续发展。本次内部重组,为广汽埃安成为广汽集团纯电动新能源汽车平台奠定基础。广汽集团将进一步实现业务聚焦,提高经营管理效率,有利于公司推动数字化转型,打造智能运营体系,深化科技企业转型,构建创新生态体系。

广汽集团表示,从去年广州车展实现“广汽埃安”品牌独立运营,到今年8月底,广汽集团宣布推进广汽埃安的混合所有制改革,再到此次广汽埃安资产重组方案落地,广汽埃安在品牌独立运营仅一年之内,加速纯电动新能源汽车赛道的攻城略地,在经营与产融结合两条道路上双双实现了跨越式成长。



未来广汽埃安将充分利用资本市场,积极寻求于适当时机上市

羊城晚报讯 记者戚耀琪报道:11月29日晚,广州汽车集团股份有限公司发布公告,宣布当天召开的第六届董事会第6次会议审议通过了《关于广汽埃安资产重组及增资的议案》。根据方案,广汽埃安将承接广汽研究院纯电动新能源领域的研发人员,并通过现金增资、资产注入、现金购买及资本公积转增注册资本等方式