

近日，中汽协表示，轻型车国六b车型占比超过95%，国六b车辆市场占比超过90%。广汽集团也表示，在国六切换方面抢先布局。目前，生产已经全部切换到了国六b+RDE标准。除了广汽集团，许多国内企业也陆续宣布加速旗下车型开始达到了国六b的标准。

文图 羊城晚报记者 戚耀琪 潘亮

轻型车国六b车型占比超过95%

5月8日，生态环境部、工业和信息化部、商务部、海关总署、市场监管总局联合发布《关于实施汽车国六排放标准有关事宜的公告》。该公告要求自2023年7月1日起，全国范围全面实施国六排放标准6b阶段，禁止生产、进口、销售不符合国六排放标准6b阶段的汽车。针对部分实际行驶污染物排放试验（即RDE试验）报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六b车型（国六b非RDE车型），给予半年销售过渡期，允许销售至2023年12月31日。

中汽协5月9日表示，自国六标准发布起，多数企业直接按照国六b标准要求进行产品研发和生产，业内相当于提前实施了国六b标准，国六b车辆占领了市场主要份额。据了解，标准实施至今，轻型车国六b车型占比超过95%，国六b车辆市场占比超90%。

中国汽车流通协会专家委员会认为，国六排放标准分两阶段实施已给车企预留切换时间，让各车企心中有了明确时间表以逐步完成技术升级。

事实上，国六排放标准实施6年来，车企的技术更新和生产已逐步完成过渡。2018年开始，部分商用车和乘用车企业已开始

尝试加装各类设备以满足国六b排放标准的各项指标。比如上汽大众旗下车型已全部安装颗粒捕捉器。

5月11日，广汽集团发布消息称，通过之以恒加大技术更新，目前，生产已经全部切换到了国六b+RDE标准，全面响应国家对绿色生产和生活方式的不懈追求。

吉利汽车官方也宣布，5月16日吉利汽车全系车型焕新国六b，排放升级一步到位，提前三年全车系均满足国家最严苛排放标准。

北京现代也对媒体表示，目前，北京现代已全系转变为国六b车型，全部经销商库存已完成消化，新规对北京现代没有压力。

上汽集团此前在回复投资者询问时表示，集团旗下各整车企业正在有序推进满足国六b排放标准的产品生产和整车销售。

机动车环保网发布的数据显示，截至2023年5月12日，轻型车方面共有723家企业1804个车型的79508682辆车进行了轻型车国六环保信息公开，与上周环比增加104个车型、342417辆车（符合6b阶段限值的车型占比100.0%、符合6b阶段限值的车辆占比100.0%）。



广汽集团节能汽车比例持续提升

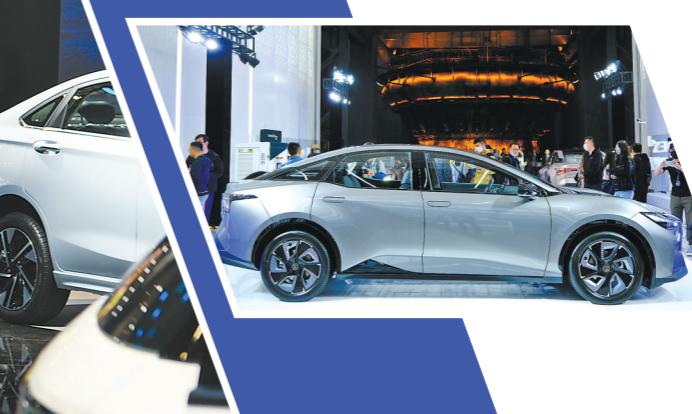
同样在5月8日，广东省发展改革委等部门印发《广东省全面推行清洁生产实施方案（2023—2025年）》（以下简称《方案》）。《方案》提到，要大力推广节能及新能源汽车，全面实施重型柴油车国六排放标准和非道路移动柴油机械国四排放标准，基本淘汰国三及以下排放标准的柴油和燃气汽车。

在节能和新能源车方面，广汽集团的优势也已走在行业领先地位。在4月刚刚结束的2023上海车展上，广汽集团发布“NEXT”计划，要在多能时代来临之时，坚持“EV+ICV”（电动化+智能化）、“XEV+ICV”（混动化+智能化）双轮驱动路线，力求在保持广汽埃安EV领先优势的基础上，实现广汽传祺向新能源转型。数据显示，2022年全年，

广汽集团节能汽车比例持续提升，全年节能与新能源车销量比例已提升至31.31%，分别实现节能与新能源车产销47.40万辆和45.25万辆，同比分别增长59.86%和514.4%，节能与新能源车正逐渐成为广汽集团业务一大新增长点。

面对现实状况，中汽协5月9日分析表示，促消费政策全面退出，需求显著下降；新能源汽车抢占部分传统燃油车市场；部分地区降价行为加剧消费者持币待购都对库存带来困难。

乘联会4月份数据显示，新能源狭义乘用车销量52.7万辆，同比增长85.5%，环比下降3.5%；累计销量184.3万辆，同比增长35.9%。加上燃油车，1—4月份累计销量589.6万辆，同比下降1.3%。可见燃油车市场反应并不积极。



国六b车辆市场占比超过90%

市场出现大规模促销可能性不大

近期，记者走访广州多家汽车4S店，店内销售人员告诉记者近期未接到新一轮降价通知消息，新车价格主要针对市场情况进行调整。上汽大众销售曹经理向记者表示，此次国标切换影响的时间维度应该不会太长，影响程度也将明显小于2019年国五向国六a的切换。目前来看，新标准对终端价格影响并不大。广汽丰田销售周经理表示：“目前广汽丰田基本已全系转变为国六b车型，全部经销商库存基本上完成消化，新法规对我们没有压力。”

“《公告》中提出用半年的时间销售这些库存车型，给企业和经销商留出了充足时间。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，目前国六b排放标准的非RDE车型库存已不足100万辆，相信可以在近几个月得到有效解决。而国六a排放标准车型库存仅剩几万辆，在接下来的5月和6月仍有充足的消化时间。充裕的时间下，市场后期出现大规模促销的情况可能性不大，价格也会趋于平稳。

对于市面上已经在使用但不符合新标准的汽车，汽车行业分析师张翔对记者表示，只要之前已经上牌的汽车，能够正常年检，没有强制报废等情况的，就能正常上路。但还需要根据地区政策的不同来具体看待，比如在一些城市，对国三柴油货车作出了限制与禁行。

修车代替买车 美国上路乘用车平均车龄创新高

□乔颖

由于新车和二手车价格仍处于高位，不少美国家庭以修车代替买车。美联社15日援引标普全球旗下汽车研究机构最新数据报道，如今美国上路乘用车平均车龄达12.5年，创下自2003年有相关数据以来新高，而上路轿车的平均车龄更是达到13.6年。

瑞安·霍尔兹沃思现年35岁，在密歇根州大急流城一家杂货店上班，有一辆车龄9年的雪佛兰科鲁兹。这是他两年前贷款购买的二手车，还完贷款尚需约两年。他本打算过两年换车，但考虑到如今“不可能以能承受的价格”换车，他决定旧车再开至少4年。

跟霍尔兹沃思有同样想法的美国人还有不少。先前出现的全球供应链问题使新车价格一度达到历史高位，同时推高了二手车价格。如今车价虽略有回落，但考虑到大幅提升的贷款利率，对许多美国人而言，买车成本仍然“高得吓人”。

美国埃德蒙兹汽车专业网站数据显示，在截至今年4月的三年多时间内，美国新车平均价格上涨24%，如今达到近4.8万美元。在美联储不断加息之下，贷款利率上升，如今购买新车的贷款利率一般为7%。这使得美国月均汽车还贷额达到729美元，对不少家庭而言难以承受。

二手车价格也呈上涨之势，平均车价达到近2.9万美元，三年多来涨幅达40%。随着平均贷款利率升至11%，如今美国二手车的平均月还贷额为563美元。

在花大钱换新车和继续开旧车两个选项面前，更多车主选择后者，即使这意味着在维修保养上花费更多。

密歇根州安阿伯市中心附近的日本汽车专业服务公司的老板杰伊·纽伯说，得益于如今汽车制造水平的提升，“在这里你经常能看到行驶了25万英里（40万公里）、30万英里（48万公里）的汽车”。

标普全球旗下汽车研究机构负责售后服务研究的副总监托德·坎波说：“维修与购买的等式变了。”即使维修成本上升，修旧车通常仍比买新车划算。

坎波指出，自2019年以来，美国上路机动车的平均车龄一直在增加，实际上不少车已经开了20年以上，经历了三四任车主。依照坎波的说法，在美国上路的机动车有近1.22亿辆车，车龄超过12年。

数据显示，美国道路上目前行驶的车辆总数超过2.84亿辆。标普全球旗下汽车研究机构预测，上路老旧机动车的数量将持续增长，这种情形至少持续到2028年。

(新华社)

东风日产电驱化全面提速 为用户提供适合的产品



文/莫晓航 图/东风日产提供

4月18日，第20届上海国际车展如期举行。作为国内合资企业的顶流，东风日产电驱化产品齐聚上海车展舞台，“纯电、e-POWER、插电混动”三大技术路径同台亮相，再次奠定日产电驱化布局引领者地位。

电驱化布局大步迈进紧贴市场需求

有别于其他汽车企业的单一技术路线，东风日产紧贴市场需求，采用的是纯电、e-POWER、插电混动三大技术路径并行的发展方式。这一举措不仅是为了给消费者提供丰富产品，解决多元化出行的需求。同时，也满足了当下社会对环保、低碳能源的需求，顺应了全球汽车市场向电气化发展的趋势。

在面对汽车使用场景的多样化，以及我国多种能源结构并存的情况下，用户会根据自身实际的使用情况来选购车型。东风日产的三路并进，全面覆盖的技术路线，让用户在使用方面变得更加省心和安心。而东风日产这种敢于全面电驱化的布局魄力，源于其76年的纯电动技术底蕴，210亿公里电池0重大安全事故的底气。

诞生于日产全球顶级原生



东风日产电驱化产品齐聚上海车展舞台

【总结】

面对百花齐放的汽车技术，面对百舸争流的汽车行业，东风日产再次向我们展现了伫立潮头、奋勇前行的定力和决心。电驱化的全面提速，代表东风日产将加速品牌转型，提高核心竞争力。同时，多条技术路径并行，体现了东风日产亲系用户，满足消费者对环保、可持续的需求，增加消费者选购的信心，进一步提振汽车市场。

纯电平台——云图专业纯电平台的ARIYA艾睿雅，则是东风日产纯电产品的代表作，从中可以看到东风日产在纯电技术方面的前瞻性。其中就包括纯平、纤薄的电池舱。通过缩短前后悬，让用户获得更为惊叹的车内空间。另外，还有先进、安心的三电技术。9重防护、111项全球最高电池安全测试标准以及400+次碰撞测试，确保了电池的使用寿命。性能相当于永磁同步电机+交流异步电机结合体的电励磁同步电机，保证了超强加速能力以及良好的NVH性能。

据了解，目前e-POWER技术已有超混电驱轩逸、超混电驱奇骏两款车型搭载。预计到2026年，中国市场将有4款搭载e-POWER技术的车型。东风日产启辰品牌则肩负起发展日产插电混动路径的大旗。由启辰品牌打造启辰DD-i超混动技术拥有“劲”“省”“长”“智”四大核心技术优势。

始终处于最佳效率工作区间，实现高效发电，电能自给自足。由于e-POWER系统在驾驶中始终处于最佳效率状态，可以最大程度地减少油耗并减少对环境的影响。同时，由于电动马达可以提供即时扭矩，因此e-POWER系统可以提供强劲的加速性能，并且可靠性更高，也更加平稳。与其他高动力品牌车型对比，e-POWER不只拥有强劲动力，更有超低油耗，不用充电即可享受纯电驾驶乐趣。

据了解，目前e-POWER技术已有超混电驱轩逸、超混电驱奇骏两款车型搭载。预计到2026年，中国市场将有4款搭载e-POWER技术的车型。东风日产启辰品牌则肩负起发展日产插电混动路径的大旗。由启辰品牌打造启辰DD-i超混动技术拥有“劲”“省”“长”“智”四大核心技术优势。

值得关注的是，随着东风日产电驱化布局的进一步深入，全新电驱技术开始落子东风日产的标杆车型。其中，超混电驱奇骏亮相本届上海国际车展。

超混电驱奇骏作为日产全球首款双电机混动旗舰，全系搭载了第二代e-POWER、e-4ORCE雪狐电四驱两大日产创新电驱技术。超混电驱奇骏不仅实现了驾驶品质与纯电汽车

非常接近，同时还解决了纯电续航焦虑，保证了使用经济性。

更为重要的是，此次超混电驱奇骏所搭载的第二代e-POWER系统，会更加高效、环保，动力更加强劲，智能化的技术更加全面。凭借第二代e-POWER电驱技术，超混电驱奇骏实现100%纯电驱动，为用户带来无限接近电动车的快速且平顺、静谧又平稳的舒适出行体验。



东风日产“纯电、e-POWER、插电混动”三大技术路径同台亮相

针对新能源车的e-4ORCE雪狐电四驱也搭载在超混电驱奇骏车上。e-4ORCE雪狐电四驱实现100%电驱四驱，前电机功率/扭矩150kW/330N·m、后电机功率/扭矩100kW/195N·m，均为同级最大。同时电动扭矩即时分配，智能调节输出，无延迟响应，并提供自动、经济、运动、雪地、越野5种驾驶模式。同时，e-4ORCE雪狐电四驱支持1/100s四驱实时响应，四轮独立精准控制、操控、转弯更精准，循迹性更好。通过e-4ORCE雪狐电四驱，东风日产将四驱控制技术从机械控制跨越到100%电控，从而拥有更为优秀的加速和极高的性能上限。

从VC-Turbo超变擎到第二代e-POWER，“技术日产”的技术全面性已经实现从传统燃油车时代向电动化时代的跨越，满足消费者在电动化时代对高品质、高性能、高智能的汽车产品的需求。