

汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第 762 期 | 2018 年 12 月 19 日 星期三 本版编辑: 张云 视觉设计: 龚云阳 编辑邮箱: xmqc@xmwb.com.cn

2018中国车市十大关键词

警指数全部在收缩区的年份;目前超过半数的汽车经销商新车业务已现价格倒挂,利润降到冰点。

●汽车金融

今年,随着车市由“增量时代”进入“存量时代”,许多汽车金融公司积极转型,或尝试多品牌业务,或延伸汽车金融服务链条,连通线上线下,为用户提供选车、销售、金融、售后维修、保险等全流程服务,打造汽车金融生态闭环以构建竞争壁垒。再加上汽车消费主力90后对信贷的较高接受度,直接带动汽车信贷消费渗透率和直租、以租代购渗透率的不断攀升。据预测,2018年汽车信贷渗透率或达43%,互联网公司、传统车商及汽车金融资产端平台开始全速加码汽车金融。

●共享汽车

共享汽车作为一种时尚、绿色出行方式,日益受到消费者欢迎。今年以来,越来越多的车企和资本宣布进入“汽车共享”“分时租赁”领域,将服务对象从车主向乘客扩展,利润丰厚的出行服务或将有效弥补车辆销售额的下降。进入共享汽车领域的资本从1000万元增长到1.5亿元,潜在市场规模将达1.8万亿元,预期出行需求达到3700万次/年。如果说2017年是共享汽车入局年,那么2018年应是共享汽车投资年。

雍君

车销量可达1400万辆,创历史之最。与此同时,二手车交易渠道也在不断推陈出新,呈现出传统渠道与电商平台共存的新格局。二手车行业正从一个不受关注的边缘行业,一举成为热门产业。

●自动驾驶

眼下,无论传统车企,还是造车新势力对自动驾驶技术热情高涨。长安、比亚迪、上汽、广汽、百度、蔚来等均着手研发自动驾驶,并掌握了多项无人驾驶技术。不过,从国内自动驾驶量产级别来看,大多处于L2阶段,离真正意义上的“自动驾驶春天”到来尚待时日。

●库存压力

今年以来,汽车经销商库存始终高居警戒线之上,凸显严峻的库存压力。11月份汽车经销商库存预警指数为75.1%,环比上升8.2个百分点,同比上升25.32个百分点,这个数据已创2013年开始发布库存预警指数以来历史新高。截至11月,2018年的预警指数已经连续11个月在预警线之上,这也是多年来首次出现。流通协会预计12月仍会是高位,所以2018年可能成为首次出现全年度预

是勉强给出了一份答卷,然而2019年,自主车企、合资、进口的电动车产品将会越来越多,造车新势力是否有能力和它们一争市场,一切还是未知数。

●SUV

过去七八年,尽管整体车市进入“微增长”,SUV市场却风景独好。从2010年至2016年,国内SUV市场一直保持着40%-50%的高增长态势。但从2017年起,增速已开始明显放缓,今年1-11月SUV产销首次呈现下降,分别下降0.4%和0.8%。其实SUV市场下滑在情理之中,到2017年保有量已突破千万辆,触及天花板。与此同时,不胜枚举的品牌相继加入,大大超出市场承受能力。市场没有永不降温的热点,一旦高峰期退去,“蓝海”即变“红海”,这是正常状态的回归。

●二手车

今年二手车市场表现喜人。中国汽车流通协会数据显示,2018年前10月二手车累计交易量达到1133万辆,同比增长13.02%;前10月二手车累计交易金额达7045.41亿元,同比增长5.78%。预测2018年中国二手

147.7%,为纯电动的2倍多。由于主力厂家受传统燃油车高油耗的压力,短期内想实现油耗达标目标,主要依靠插电车型的推出,预计明年插电混动将有更佳的市场表现;在后补贴时代,综合性能更强的混合动力将更具市场竞争力。

●自主品牌

今年以来,中国自主品牌销量裹足不前,除吉利汽车、上汽乘用车和北汽新能源等少数企业表现突出外,其他车企表现乏力,低于乘用车市场的增长幅度。据榜单显示,在刚刚过去的11月份,众泰、北京汽车、东风柳汽等新车销量同比跌幅均超过了50%,中国自主品牌整体压力在逐步加大,两极分化加剧。曾经百花齐放的态势,在股权开放、“双积分”、合资价格下探、SUV增速放缓等因素影响下,面临严峻挑战。

●造车新势力

近几年造车新势力开始进入视线,成为搅动汽车业的“鲑鱼”。2018年是造车新势力量产车集中落地的一年,不少品牌发布第一款产品或者迎来品牌的第一次亮相,几乎都扎堆电动车。2018年造车新势力算

●负增长

进入2018年,狂奔了十年之久的中国车市疲态尽显。自今年8月以来,产销量正式进入负增长轨道,且正在逐渐加速。9月,新车产销量相比去年同期均下降超过11%,传统“金九”汽车销售旺季宣告失效。中汽协最新数据显示,今年前11个月,汽车产销量比上年同期分别下降2.6%和1.7%,中国车市迎来21世纪首次负增长几乎已成定局,这种负增长是前几年车市激增的后遗症,并且很可能持续下去,由于政府层面救市的可能性不大,因此需要依靠企业自身策略应对竞争。

●新能源车

今年,在充满萧萧萧意的大环境下,新能源汽车市场一枝独秀,继续保持高速增长。前11个月新能源汽车产销破百万,全年有望达120万辆。今年以来,纯电动乘用车销量同比增长69.4%,插电乘用车同比增长

奥迪e-tron:没有汽油味的荷尔蒙

今年9月,奥迪首款纯电动产品e-tron在旧金山全球首发。2019年,奥迪e-tron将在中国上市,并预计在2020年由一汽-大众奥迪进行国产。那么,奥迪选择e-tron作为其未来在纯电动汽车市场打头阵的开路先锋,底气何在?百闻不如一见。正好近日在阿布扎比沙漠中举行的奥迪e-tron全球试驾活动给了我们一个亲密接触、全面了解的机会。

在油天油地的阿布扎比试驾一辆滴油不进的纯电动汽车真是一件相当夸张的事,高科技加持的奥迪e-tron在这一戏剧般场景中的傲人表现,让我们看到了新能源汽车的未来美景。奥迪e-tron堪称豪华汽车品牌纯电动阵营中的楷模,对追求科技及豪华感兼具的消费者来说无疑是值得等待的选择。

动感设计 豪华实用

一眼惊艳的奥迪e-tron显然传承了家族化外观设计元素,却搭配了众多新潮细节,表达出电动车时代的未来语言。主动开闭式铂灰色八边形单幅进气格栅可调节空气进气口帮助降低车前风阻,搭配高清晰矩阵式激光大灯、专属多幅LED日行灯和贯穿式光带LED尾灯,使e-tron极具运动感和时代气息。



▲ 可选装虚拟外后视镜能大幅降低风阻系数,增加续航里程



从外观上看,首次应用于量产汽车的奥迪e-tron可选装虚拟外后视镜格外抢眼,将车载数字化提升到一个全新的水平。其体积小巧并内装高分辨率小型摄像头,车外路况图像显示在车内两侧的OLED显示屏上,没有视觉盲区。若法规允许使用虚拟外后视镜,风阻系数可降为0.27,使续航里程多出约35公里,还可明显减少风噪。

e-tron是一款适用于运动、家庭和休闲的电动SUV,其长4901毫米,轴距2928毫米,行李箱总容积可达660L,提供了全尺寸SUV级别舒适而宽敞的乘坐和放置空间。其丰富的配置,包括可调节氛围灯、



▲ 主动开闭式进气格栅可调节进气帮助降低车前风阻

B&O音响、智能辅助驾驶系统、车载互联系统、MMI系统等,几乎囊括了奥迪旗舰产品的精华,打造出一款足以让用户引以为傲的座驾。

独门绝技 强悍驾控

奥迪e-tron搭载了一前一后两台电机,输出功率最高可达300千瓦,最大扭矩664牛米,百公里加速最快仅需5.7秒。所搭载的新一代quattro电动四驱系统,可在任何地形和任何天气条件下提供最佳牵引力和操控性,反应速度仅为30毫秒,通过连续完全可变调节,使驱动力在两轴之间达到理想分布。出神入化的低重心设计赋予了奥迪e-tron优秀的运动性能。



▲ 奥迪e-tron搭载全球唯一支持的150kW直流超级快速充电系统



在阿布扎比附近海拔约1300m的著名Jebel Hafeet,大家驾车在一条长约12公里的陡峭山路上,从山脚到山顶、从山顶到山脚一路快速飞驰,奥迪e-tron始终保持强大的抓地力,展示了轻松的攀爬能力,过弯转向得心应手,高速下山制动及时,让人一时以为驾驶的是一辆安静的跑车而不是SUV。

传承quattro四驱基因,e-tron越野能力不遑多让。标配的动态操控系统可以根据不同地形类型改变驾驶特征。气动弹簧针对路况可进行单独调节。在高速公路上,车身可下降多达26毫米。在“越野”模式下,抬高的车身结合越野模式中的18.2度前接近角和24.4度后接近角,奥迪e-tron能够轻松应对陡坡、深坑等大部分越野地形。

大道狂飙,沙漠劲舞,没有汽油味的奥迪e-tron照样荷尔蒙满满。

驭电能手 尽兴无忧

纯电动汽车的续航能力和充电便利性是用户最为关心的事。作为核心技术之一,奥迪e-tron在汽车电池及充电技术方面树立了业

内标杆。e-tron搭载的锂离子蓄电池支持超过400公里的续航里程,能够存储约95千瓦时的电能。奥迪的工程师介绍说,e-tron有着高效的热管理系统,可以保证电池组工作在25-35°C最高效率温度区间,所以环境温度对其影响不大。

12月的阿联酋,阳光直射,万里无云,气温依然可以达到30°C。一天中,驾驶e-tron全程开空调制冷,基本以100km/h高速大油门行驶,这辆电动车的驾驶里程依然可以达到300公里。如果是省着用电,相信是完全能达到400公里里程的。

在电气化系统上,奥迪e-tron搭载全球唯一支持的150kW直流超级快速充电系统,可以在30分钟充电至80%,行业领先的22kW大功率家用交流充电,只要4.5小时即可充满。

在能量回收领域,奥迪e-tron拥有全球领先技术,通过三级能量回收技术可贡献30%的续航里程。在车速为100公里/小时制动的情况下,奥迪e-tron最高能回收220千瓦的电能,这个数字是其他量产车型难以企及的。