



带“电”而来，车企积极拥抱新能源

■本报记者 梁沛然

4月18日，主题为“拥抱汽车行业新时代”的2023第二十届上海国际汽车工业展览会(下称2023上海车展)正式开幕。作为今年全球第一个A级车展，展出的整车在1500台以上。其中，超过百款新车首次展出，新能源汽车参展数占据三分之二。宝马、奥迪、比亚迪等行业领军企业更是选择以全电动化阵容亮相。

“以前车展我都来，上届车展还感觉新能源汽车在慢慢‘放量’，今年就完全不同了，真的是太卷了。每一个展台最打眼的位置基本都是新能源汽车，纯电动车、油电混动车型备受关注，当之无愧成为了主角，燃油车倒显得有些‘过气’。”一位汽车行业资深自媒体博主对记者说。

历年车展是车企展现实力的最佳舞台，更是行业发展的风向标。与此前相比，新能源汽车的渗透率从不足14%增至34%。2023年更是新旧势力变革的一年，车展已经不仅是秀场，更是车企激烈竞争的“战场”。

中国市场学会(汽车)营销专家委员会执行秘书长晏成指出，今年是汽车企业开启全面新能源化的一年。“随着全面新能源时代的到来，行业进入阵地战，来到‘深海’时刻。当前的竞争更多的要拼‘内功’，比拼的是企业对整体资源的运营效率。”

厚积薄发“新”技术打擂台

2023年，是中国市场迅速变革的一年。

一方面，新能源汽车普及率持续提高，智能化和自动化技术得到广泛应用，中国新能源汽车出口势头强劲。另一方面，价格战和汽车品牌竞争升级，供应链体系面临新挑战。

面对全面新能源化的一年，自主品牌在变革中崛起，合资外资则不断加码电动，抢占市场份额。车企也通过切换技术赛道实现产业高质量发展，不再模仿走低质低价的路线，而是追求原创自研，创新能力大幅增强。

比亚迪、长城、蔚来、理想、小鹏、吉利、等中国车企和大众、奔驰、宝马等外国车企均携重磅新品亮相展会。

传统车企中，比亚迪发布入门级纯电动海鸥以及高端品牌仰望U8，同时发布了全球首个新能源专属智能车身控制系统——云辇系统，吸引了众多目光，也吸引了众多中外品牌高层“参观团”。吉利汽车发布银河品牌的首款智能车型L7，长城汽车推出包括欧拉2023款好猫GT在内的15款新能源汽车。

造车新势力方面，小鹏G6、哪吒GT、蔚来ES6和ET7、极氪X等新车也纷纷亮相，具有时尚科技感的外观和自动驾驶、导航地图、智能座舱等配置让观众直呼“惊艳”。

中国汽车工业协会的统计数据显示，一季度我国新能源汽车产销累计分别完成165万辆和158.6万辆，同比分别增长

27.7%和26.2%，市场占有率达26.1%。

当下，新能源汽车已经从备选成为必选。外资和合资车企也积极拥抱新能源，奔驰的全新EQE纯电SUV和EQG概念车、迈巴赫EQS纯电SUV等均选择在上海车展上进行全球首秀。宝马和奥迪则携全电动化阵容参展，以示深耕中国市场的决心和诚意。

押注燃料电池“氢”装上阵

基于绿色低碳的发展需求，车企都在围绕环保、节能、可持续的生态链进行体系的建设，产业格局大拓。在车企带“电”而来的同时，不少氢燃料电池汽车新产品及新技术也集中亮相。

国家发改委、国家能源局联合印发的《氢能产业发展中长期规划(2021-2035年)》提出，逐步建立燃料电池电动汽车与锂电池电动汽车的互补发展模式，促进氢燃料电池汽车行业发展。在政策的推动下，未来我国氢能行业将进一步扩大市场，氢燃料电池汽车迎来新的发展方向。

深蓝汽车在这次的上海车展就推出了全新的中型SUV——深蓝S7。其氢电版搭载深蓝自研的氢燃料电池系统，CLTC氢耗低至0.73kg/100公里，续航里程高达730公里。

外资企业中，宝马集团历时四年所开发的X5氢燃料电池车(iX5 Hydrogen)亮相国内。该车搭载的储氢罐可储存6公斤氢气，加氢耗时短，仅需三分钟便可充满储

氢罐。据悉，宝马集团也正在系统地推进氢燃料电池技术的开发。

同时，丰田也积极研发氢燃料电池技术，预计2024年春天在北京建造首家在日本以外地区的氢燃料电池系统专用工厂。

作为全球第一家量产燃料电池车的企业，现代汽车集团展出了专为中国量身打造的氢燃料电池车NEXO中国版和集团首个海外氢燃料电池系统研发、生产、销售基地——“HTWO广州”的沙盘模型，表明了现代汽车集团致力于实现氢能愿景的决心与强劲技术实力。

虽然目前氢燃料电池成本过高，存储和运输仍存技术困难等问题，但企业也都在积极拓路，为未来零排放个人出行提供另一种选择。

“技术流”深度参与造车

在新能源汽车火赛道上，已不是车企在唱“独角戏”，跨界科技玩家也纷纷下场，赋能车企提振赛道竞争力。因此此次上海车展的看点，也不仅仅局限于“一辆车”。

上海车展组委会公布的信息显示，百度、华为、地平线、黑芝麻、四维图新、亿咖通科技、地平线、星纪魅族等企业参展，均为芯片、自动驾驶解决方案、高精地图等行业的头部企业。这些企业正试图打破上下游各个环节的协作障碍和信息壁垒，正式参与到汽车技术与产业变革中。

坚决不造车的华为，其技术早已融入

车企产品中，紧密相连。此次不仅有其合作车型，更展出高阶智驾系统ADS 2.0等产品。

而百度首次以独立展商的身份参加本届上海车展，其展台展出了基于L4级自动驾驶技术打造的Apollo智驾。百度相关人士表示，汽车智能化竞速赛已经开启，未来三年将是关键窗口期，电动化引发的淘汰赛将在智能化阶段再次出现，车企应未雨绸缪提前布局。

黑芝麻智能CEO单记章认为，百度本土化算法和黑芝麻智能本土化芯片的组合，将为主机厂提供高性价比解决方案。

除为企业提供解决方案的科技企业，作为新能源汽车“灵魂”的电池企业也备受关注。

其中，宁德时代发布凝聚态电池，并宣布钠离子电池将量产上车。同时，多家车企发布了800V电气架构与450kW以上的超级快充，配合高倍率电池，能够实现充电5-10分钟，补能200-400公里的表现。这一系列技术的落地或将大幅缓解电动汽车补能的短板，也将对燃油车产生进一步的打击。

如果说电动化先上场，智能化后上场。现在，车企“两化”并行，准备打完汽车新时代持久战的“全场”。而在“场景化驱动”下，车企更成为“懂你”的智慧化身，为消费者带来了更多的场景车型和需求，未来的新能源汽车市场，也将更具活力。



三大技术加码

问界 M5 智驾版闪耀上海车展

4月18日，由赛力斯汽车和华为联合打造的AITO问界M5智驾版亮相上海车展，成为备受瞩目的明星产品。据了解，AITO问界M5智驾版在“双智”——智能驾驶和智能座舱方面表现优异，依托于赛力斯汽车的技术实力，新车还在外观、内饰、续航、操控、静谧性与舒适配置等多个方面大幅升级。

三大技术升级打造智能化舒适体验天花板

AITO问界M5智驾版除了全新升级的HarmonyOS 3智能座舱外，还搭载了HUAWEI ADS 2.0高阶智能驾驶系统，让汽车智能化提升至行业新高度。

值得一提的是，在赛力斯汽车的技术加持下，AITO问界M5智驾版在续航、静谧性和底盘操控方面也进行了全面升级，为用户提供更从容、更优越的出行新方式。

操控方面，除了对底盘操控稳定性进行升级调教之外，新车型还搭载了25万级车唯一的全铝合金底盘，采用四球节双叉臂前悬架。另外，赛力斯汽车通过部分软件、算法的优化，降低风阻系数和能耗，续航提升了14.7%，在能效上得到质的提升。同时，为进一步降低噪声，赛力斯汽车采用多达850余项专业主动降噪技术，在低速拥堵驾驶工况中，车内噪声可低于48dB(A)，语音清晰度超过98%。除此之外，在整车外观设计上也做了优化。



持续技术投入赛力斯争做行业引领者

在产品研发制造上，赛力斯汽车真正做到身体力行。不遗余力进行技术投入，让AITO问界M5智驾版这款配置更高、品质更好的升级版车型具备“爆款属性”。

深耕整车制造20年，赛力斯汽车的实力不止于此。从2016年开始，赛力斯汽车布局高端电动汽车研发，每年研发投入超过销售收入的10%，近6年累计投入超100亿元，已拥有近3000项核心技术专利，超过300项发明专利。

赛力斯汽车持续开展核心三电系统研发，在底盘技术、动力技术、车身技术、安全技术等方面优势明显。其中，自主研发的DE-i超级电驱智能技术平台，适用于纯电、增程、混动等多场景、多模式，持续提升整车动力性与经济性，真正实现高性能、长续航、低能耗、零焦虑的用车体验。

软件定义汽车造就产品过硬品质

赛力斯汽车拥有领先行业的智能制造和质量控制水平。赛力斯汽车的智慧工厂依据工业4.0标准建设，采用智能化设备，融合AI视觉、大数据等先进技术，实现了关键工序100%智能化，600+整车关键质量控制点，满足多车型精益、柔性、数字、智慧、定制和生态生产。

质量保障的智能检测，贯穿研产供销全流程。研发多场景自动化测试，整车关键工序100%自动化、100%全时在线检测，确保零部件出厂100%合格，市场监测VHR+OTA云在线，车辆故障主动告警、故障远程诊断，真正实现对车辆全生命周期的质量检测保障，保证AITO问界系列品质过硬。

赛力斯集团董事长(创始人)张兴海曾在内部信中提到，赛力斯最重要的“锚”是“全心全意为用户服务”，并在此基础上走好“软件定义汽车”的发展之路。以此为基础，赛力斯汽车不断打磨产品，投入技术研发，提升用户体验。未来，赛力斯汽车将继续秉持“以软件定义汽车”的理念前行，在群雄逐鹿的新能源汽车市场打下一片天地。(仲新源)

深耕本土，奥迪重塑品牌在华高端电动出行

■本报记者 梁沛然

当下，中国新能源汽车市场日新月异，电动化未来已定，智能化也随之而来，中国新能源汽车产业已经进入国内外市场拓展期，正在全球汽车产业竞争中加速“换道超车”。2022年中国新能源汽车渗透率已经达到25.6%，提前三年达成目标。车企已经开始从各个维度建立自己的产品优势，“老牌豪强”也将目光聚焦中国本土市场，通过把握中国用户对汽车品牌的期待，并依靠强大的研发能力和技术沉淀切换赛道，积极拥抱中国新能源浪潮。

在日前举办的2023上海国际车展上，外资豪华品牌和国内造车新势力的“通角角逐战”已拉开。与其他品牌不同的是，奥迪首次携全电动车型阵容亮相，展现了在华加速电动化转型的决心。

扎根中国，用DNA撬动市场

此次亮相的一系列奥迪纯电动汽车明晰了奥迪在华加速电动化转型的路线图：现有奥迪e-tron系列车型率先打开细分市场电动化局面；奥迪A6 Avant e-tron概念车作为基于PPE豪华纯电动平台的全新智能网联汽车的代表将实现量产；面向未来，同样基于PPE平台打造的奥迪urbansphere概念车则诠释四环品牌对高端可持续出行的进取愿景。

奥迪汽车股份公司管理董事会主席杜思曼强调，从燃油车到电动车的转型过程中，中国的转换率非常高，比世界上其他地区都要高，因此中国是奥迪必须要参与和见证的市场。

奥迪全球技术研发董事何立博在接受采访时表示，到2025年，奥迪将推出20款新车，其中一半都是电动车。同时宣布从2026年起，奥迪在全球范围内推出的全新车型将只有电动版本。

“在智能电动时代的转型路上，我们进行创新的同时，也有自己的坚守”何立博强调，“我们要把奥迪固有的DNA与电动出行生态、自动驾驶等最新技术和趋势结合在一起，在产品质量、设计、运动性和舒适性等维度上保持用户体验。”

便捷出行，完备充电体验

早在2019年时，奥迪就曾围绕产品、技术、体验三大维度，在中国市场推动电动化转型步伐，计划以6年时间完成奥迪在华电动化转型“三步走”，于2025年实现奥迪在华的电动化蜕变；即从大众走量逐步布局到豪华高端，实现高质量的豪华电动转型。



在高质量转型路上，奥迪充电站是生态系统中的关键组成部分。据记者了解，从2022年底开始，奥迪在中国沿海城市打造了首批高功率充电站。

据悉从2022年底开始，奥迪在中国一线和二线城市打造了首批高功率充电站，充电功率最高可达360kW，最大电压为1000V。到2023年底，奥迪计划在全国内部署约600个充电桩，并在未来几年持续拓展。首批充电站已在包括北京、上海、广州和深圳在内的重点城市商圈投入运营，后续还将入驻更多城市。新充电站的选址将以高端纯电动车的保有量和流量作为重要依据。

为了给用户最大便利，奥迪充电站也将提供“即插即充”的续能服务。此外，奥迪纯电动车车主还可通过奥迪App，在品牌专属充电站享受从搜索、预约到支付的一站式续能体验。

“自我重塑”，与中国市场同频

目前，国内市场对电动化和智能化的“内卷”也带动了产业链优势。未来，车企不仅要拼技术更要拼服务。

在技术研发方面，何立博表示，奥迪正积极推动在华业务转型，并为中国这一全球最大单一市场制定了明确的本土化战略。

“奥迪正积极推动在华业务转型，充分满足中国客户的独特需求是战略核心。为此，我们正通过位于北京的全新奥迪中国研发中心和位于长春的奥迪首个纯电动车型生产基地，持续强化本土研发实力与生产能力。”杜思曼表示。

据悉，奥迪在长春投资了26亿欧元，建设奥迪在华首个纯电动车型自有生产基地，以打造碳中和智慧工厂为目标，助力中国汽车制造业向着高端化、智能化、可持续发展，推动“双碳”目标的实现。

“与此同时，我们认为下一代奥迪电动汽车不止于简单的出行工具，而是进化成智能体验终端。”奥迪中国总裁温泽岳坦言。因此除了车型上的豪华新体验，奥迪还塑造了深入人心的“新理念”，即为中国客户量身打造了品牌高端生态系统。奥迪希望，通过品牌专属生态系统，提供超越汽车本身的产品与服务，即满足新世代消费群体的电动豪华出行的新需求。

杜思曼表示，“在中国高端电动汽车市场上，奥迪目前的竞争态势良好。高端车型的增长份额超过普通大众车型，电动车又比其他细分市场增长得更快，因此对豪华电动车的未来，我们非常乐观。”