

2020北京车展

## 2020北京车展：鏖战“油电”分水岭

而立之年，北京车展再次站在汽车产业变革的路口。1990年诞生以来，从私人汽车消费兴起“老三样”（桑塔纳、捷达、富康）鼎立，再到中国人世后的外资车企涌入、自主品牌逐步成长，北京车展见证着中国汽车工业和车市发展的每一步。今年，30岁的北京车展，不再是燃油车型一统展台的“唱配角”的新能源汽车参展比例高达40%，在国际A级车展上首次与燃油车型分庭抗礼。

此前，国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚表示，即将发布的《节

能与新能源汽车技术路线图2.0版已设定总体目标：2035年节能汽车与新能源汽车约各占50%，汽车产业基本实现电动化转型。

路线已定，但各车企驶向终点的路径却各不相同。今年北京车展，造车新势力“触电”坚决，传统车企则在被电动化浪潮推着走的同时，依然想延续燃油车的生命力，在转型路上扮演好“扶上马”的角色。

其中，造车新势力阵营中，小鹏汽车将续航里程迈过700公里的第二款量产

车型P7带上展台，而紧凑型SUV G3i在比拼软件实力，作为G3车型升级版，该车型内装高通820A芯片和Xmart OS 2.0系统，相比小鹏G3的系统运算能力提升700%，流畅度提升30%，存储能力提升33%。合众汽车全新概念车型Eureka 03及第三款量产车哪吒V也同时亮相展台，分别主打轿跑和SUV两大纯电动车型细分市场。

面对造车新势力软硬件双线发力，拥有燃油车底盘市场的传统车企则在燃油车领域竞争不掉队、兼顾电动化转型的

姿态参展。以今年销量逆势增长的豪华品牌阵营为例，宝马带来纯电动SUV车型iX3以及i4概念车，加入新能源汽车市场竞争。同时，在传统燃油车板块，全新一代5系也同时登场；“隔壁”的奔驰拿出全新E级车型与之抗衡。而旗下车型相继完成换代的奥迪，则推出全新一代A3车型，向20万元区间市场要销量，指向明确。

值得注意的是，站在“油电”分水岭的北京车展，不仅两种技术路线同台交锋，国内愈发激烈的车市竞争，也让车展成为车企“迎来送往”的舞台。小鹏、赛力斯、高

合HiPhi、天际及合众等新面孔首次登陆北京车展，而华晨、宝沃、海马、众泰、力帆、汉腾、君马、陆风、斯威、猎豹等自主品牌，云度、爱驰、前途3家造车新势力，以及阿尔法·罗密欧、法拉利和雷诺3家跨国车企，则已成过客。

北京车展已开启新30年征程，如果说今年北京车展是燃油与电动化两条发展路径的十字路口，电动化是单条行线，造车新势力已在路上，传统车企则在待转区等候，准备起步。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦

## 合资品牌

## 加速转型 寻找“双积分”平衡点

新“双积分”政策，对车企节能减排提出更高要求，相对较早发布新能源车型的自主品牌，合资车企来自“双积分”的压力更加明显。面临“双积分”压力，本届北京车展，合资品牌间已经达成共识，通过布局纯电动和混动车型双战略迈过“双积分”关口。

据统计，本届北京车展，新能源车型占比达40%，真正实现与燃油车型同台竞技。其中，合资品牌的新能源车型也进入密集发布期。

值得注意的是，日系品牌开始真正意义上推进纯电动产品落地。在本届车展上，日产将推出全新纯电动跨界SUV——日产Ariya。据悉，日产Ariya将落户东风日产，是东风日产武汉工厂的首个车型项目。同为日系的本田也与日产有着相应的默契，本届北京车展，本田将展示纯电动概念车，该车型未来将于中国市场量产，有望在东风本田与广汽本田进行投放。

不仅是日系品牌，对于国内新能源车市场一直有明确规划的大众品牌，也有望带来旗下首款

纯电动车型大众ID.4，而该车型将在未来投放到“南北”大众进行量产。

事实上，合资品牌默契地变换跑道更因为“双积分”的无法达标。数据显示，2019年境内乘用车企中，共有28家车企“双积分”为负。其中，一汽-大众位于负排行榜榜首，上汽通用、北京现代、北京奔驰、上汽大众、东风有限合资品牌位居负分排行榜前十位。

按照“双积分”要求，在中国境内销售乘用车的企业（含进口乘用车企业）出现负积分，需要采取措施抵偿归零或调整生产与进口计划；若无法抵偿归零，相关企业可能无法销售新品。“双积分”已经成为监督企业油耗和排放的重要指标，如果不能达标，将限制企业的在华发展。”汽车行业专家颜景辉表示。



扫码查看详细报道

## 合资品牌



合资品牌正通过布局纯电动和混动车型双战略迈过“双积分”关口

## 自主品牌



自主品牌借高端新能源车型开启新一轮高端化尝试

## 造车新势力



头部造车新势力企业均将智能化作为关键发力点

## 豪华品牌



豪华品牌保持燃油车板块均衡状态的同时，在电动化上也暗自较量

## 自主品牌

## 燃油车上攻受阻 另寻新能源路径

面对车市销量下行、市场份额缩减压力，高端新能源车型正成为越来越多自主品牌新一轮高端化尝试的关键发力点。

根据计划，北汽集团旗下全新中型电动SUV ARCFOX α T将在本届北京车展期间正式上市。ARCFOX为北汽集团旗下高端新能源汽车品牌，此前曾推出两款概念化车型，本次车展亮相的α T为该品牌旗下首款量产车型。

同时，作为国内四大汽车集团之一，东风汽车旗下高端电动品牌岚图首次参加北京车展。此外，纯电动SUV上汽荣威R MARVEL-R也将在本届北京车展上公布预售价格。

事实上，在切入新能源汽车高端市场前，自主品牌早已尝试通过燃油车型向上突围，但大多并未如愿。2016年，东风旗下自主品牌东风风神推出旗舰燃油车型东风A9，但该车销量表现并不理想。

对于自主品牌而言，高端之路虽然艰难，却也不得不走。随着车市销量持续下行，以及豪华、合资品牌下探，自主品牌生存压力越来越大。乘联会秘书长崔东树认为，自主品牌高端化之路应该尽可能另辟蹊径，布局主流合资

品牌尚未完全发力的市场。

显然，新能源汽车市场较为符合这一要求，去年下半年开始，主流合资品牌量产新能源车型才相继投放市场。在汽车行业分析师张翔看来，与通过燃油车型冲击高端相比，自主品牌通过新能源汽车冲击高端，成功机会相对更大一些。

值得注意的是，随着高端新能源车型集中推出，自主品牌正全面布局电动化。目前岚图品牌已制订10年产品规划，十年内将推出9款车型（含SUV、MPV等），包括纯电动与混合动力。

此外，吉利汽车在近日回复深交所问询函时也明确表态，在新能源汽车领域，当前吉利汽车采取全技术路线布局，即同时涉及48V轻混技术、油电混动技术、纯电动技术、燃料电池及甲醇燃料等技术。



扫码查看详细报道

## 造车新势力

## 格局大洗牌 竞逐智能化

“中国市场还需不需要新品牌”的争论，在造车新势力车企中得出两种不同答案。蔚来、威马、小鹏、天际、合众等给出肯定答案，在本届北京车展登台参展。而博郡、奇点、艾康尼克等则以缺席的方式作答。

本届北京车展，小鹏汽车携旗下轿跑P7、紧凑型SUV G3i亮相，其中小鹏G3i为基于小鹏G3的进化产品。合众汽车全新概念车Eureka 03及第三款量产车哪吒V也将亮相车展，其中Eureka 03概念车定位为纯电动小型SUV，哪吒V则定位于纯电动小型SUV。

SUV被造车新势力们热捧不难理解。近年来，SUV已成为最受国内消费者欢迎的乘用车产品。与SUV相比，轿跑市场份额较小。不过，在业内人士看来，SUV市场竞争极为激烈，而轿跑市场还未饱和，同时也受到年轻人青睐，在该市场上还有机会。

令人意外的是，头部新势力车企理想汽车缺席本届北京车展。数据显示，今年前7个月，蔚来销量为1.76万辆，位列国内造车新势力首位，理想、小鹏、威马分别位列第二、三、四位。

事实上，不仅是理想，还有部分造车新势力企业也缺席本届北京车展。其中，尚未实现量产的博郡已陷入现金流危机。奇点在五年内投入170亿元后，至今也未实现量产交付。与奇点类似，低调的艾康尼克也迟迟没有投放量产车型。

为吸引年轻消费者，头部造车新势力企业都将智能化作为关键发力点。今年9月15日，理想汽车宣布王凯出任公司首席技术官（CTO），全面负责智能汽车相关技术的研发和量产工作。

“眼下，中国汽车市场正加快迈向智能化。作为与互联网相伴成长的一代人，‘90后’和‘00后’年轻消费者更青睐智能化的汽车，如何满足这些消费者的需求，将成为造车新势力需要思考和解决的问题。”业内人士称。



扫码查看详细报道

## 豪华品牌

## “油电”双线发力“赶考”存量市场

作为今年首个国际A级车展，本届北京车展更成为豪华品牌间竞争的舞台。BBA（奔驰、宝马、奥迪）领衔下的各豪华品牌，在本届车展保持燃油车板块均衡状态的同时，在纯电动车型上的较量也逐渐显现；“油电”双线作战，已成为各豪华品牌谋求市场增量的新路径。

本届北京车展，宝马新款5系、全新4系双门轿跑车、新款6系GT等车型都将公布售价。其中，作为战略车型，去年宝马5系车型在华销量超过17.3万辆。为对抗宝马5系，新款奔驰E级长轴距版也将在本届北京车展首发。

与奔驰、宝马在中高级车型板块较劲相比，本届北京车展奥迪则补齐走量车型短板，全新一代奥迪A3正式推出，这也是今年下半年奥迪最重要的一款新车型。

在燃油车市场暗自较劲的局面下，豪华品牌的纯电车型在本届北京车展开始集中提速。其中，宝马带来刚刚发布的纯电SUV iX3车型，同时宝马i4概念

车也在本届车展迎来中国首发。除BBA，一直深耕混动市场的雷克萨斯也带来LF-30概念车型。

事实上，在电动化成为未来趋势背景下，新能源车型比重的提升，让各豪华品牌也通过调整产品阵容，以期在新的市场竞争中抢得先机。数据显示，去年中国纯电动汽车保有量升至310万辆，达到自2014年以来的历史新高。

北京商报记者了解到，目前大多豪华品牌都有明确的新能源汽车时间表。其中，宝马计划到2025年，推出的新能源产品将达到25款。奔驰方面也表示，将重点发展新能源汽车市场，未来几年将在全球推出超过10款纯电动车型，其中多款将引入中国。



扫码查看详细报道

北京商报记者 刘洋 刘晓梦 濮振宇/文并摄