

新能源：多元车型齐亮相

连续多年维持50%以上的高增长率,使新能源车成为国内增速最快的车型之一。政策红利以及地方政府对新能源车实行的优惠政策,让更多消费者开始出手新能源车。而各车企面对消费者的多元化购车需求,在本届上海车展上也开始推出更加丰富的新能源车型,并开辟新能源车细分市场。

奇瑞新能源推续航最长电动轿车

作为新能源汽车领域资深厂家,奇瑞新能源本次也在上海车展展出多款新能源车型,这其中,综合工况续航里程达351公里的紧凑型电动汽车——艾瑞泽5e成为消费者关注的焦点。

作为一款主打高续航里程的车型,艾瑞泽5e不仅综合工况续航里程达到351公里,在每小时60公里等速工况情况下,该车型行驶里程能够达到400公里以上,百公里耗电更是不足15度,而且最高车速达每小时152公里。据了解,艾瑞泽能够实现超长续航里程,得益于该车型搭载的M1AEV动力系统,也就是奇瑞新能源自主研发的第二代EV产品,该动力系统主要搭载在奇瑞A级轿车及SUV车型上。

上汽荣威ei6主打互联网科技

在上汽集团“创新驱动”战略带动下,“首选新能源互联网高能座驾”荣威ei6正在本届上海车展上市。该车共推出45T



混动互联智享版、45T混动互联智尊版和45T混动互联智臻版3款车型,官方指导价为20.18万-22.28万元,扣除补贴后售价为16.58万-18.68万元。

荣威ei6全系搭载上汽集团最新的智能互联系统,极具“互联网汽车”的未来科技感。同时,荣威ei6还拥有智慧个性导航、精微语音交互、远程车辆控制、4G通信、车载WiFi等功能,并针对用户“找桩难”的痛点,提供充电桩搜索和实时电价查询等信息,让出行更安心。

名爵打造续航超500公里车型

作为拥有百年造车历史的MG名爵品牌,在新能源车日渐走强的趋势下,本届上海车展也带来了新能源概念车——MG E-motion Concept。该车型不仅承载着名爵品牌“感性力”全新设计方向、上汽集团领先的新能源和互联网等“黑科技”,

还承载着MG名爵给予年轻一代极致未来体验的专注和坚持。

比亚迪首款纯电动SUV亮相

在陆续推出秦、唐等新能源车型后,比亚迪在本届上海车展上发布宋DM、宋EV300两款车型,持续发力新能源市场。

宋DM是比亚迪继旗舰车型唐之后推出的又一款“542”战略重点车型,拥有混动(HEV)及纯电动(EV)两种运行模式。混动模式下,1.5T涡轮增压发动机配合前后电机,最大功率为333千瓦、最大扭矩为740牛·米,百公里加速4.9秒,超越百万级豪车。

宋EV300是比亚迪首款纯电动SUV,百公里加速达8.9秒。目前,全球能够跑进9秒俱乐部的纯电SUV只有两款,宋EV300就是其中一款。爆发力固然重要,超长的续航里程也不可或缺。宋EV300通

过大容量电池,配合先进的控制策略和能量回收技术,纯电续航里程可达300公里。

观致加速新能源车战略

一直以来深耕燃油车领域的观致,开始加速新能源车战略的脚步,在本届上海车展上,携旗下超级电动车Model K-EV、搭载QamFree发动机的工程实验车、新观致5 SUV、观致3轿车、观致3五门版、观致3都市SUV、观致3 GT等车型亮相。

其中,观致Model K-EV引进全球领先的电驱技术、与电机匹配的智能动力分配控制系统,续航里程超过500公里,百公里加速时间2.6秒。观致Model K-EV并非一般意义上的“概念车”,其可行驶的工程实验车有望在今年广州车展亮相,并计划于2019年量产。

纯电动奔腾B30 EV将上市

一汽奔腾携旗下主力热销车型参加今年上海车展,并大秀智能互联科技。无论是即将上市的纯电动车型奔腾B30 EV,还是搭载了D-Life全语音智能互联系统的爆款SUV奔腾X40,以及全新奔腾X80、奔腾B70、全新奔腾50,均向观众及消费者展现了一汽奔腾的远大“智”向及值得信赖的品质与实力。

相比市场上现有的其他纯电动汽车,奔腾B30 EV将以综合工况下205公里的续航里程、持续的高寒高温适应能力、丰富的安全及科技配置、舒适的驾乘感受及管家式服务保障,成为国产纯电动车中的实力“黑马”。

北京商报记者 刘洋

从CE制度到TNGA 丰田造车方式变革

从CE(Chief Engineer)制度到TNGA(Toyota New Global Architecture)架构,丰田在汽车市场竞争最为激烈的时代选择了改变。TNGA架构已经成为丰田一次“改革”的标签;另一方面,造车体系的变革还意味着丰田将摒弃目前多数汽车行业奉行的CE生产制度,走上新的造车方式。

据悉,未来TNGA架构的使用将使丰田更合理、更高效地重构汽车整个产业链,同时创造出符合市场的车型,而具有如此价值的TNGA架构相比CE制度究竟改变了什么?

CE制度的三大局限

所谓CE制度,指在开发每一款汽车产品时配备一个单独的开发团队,而CE作为整个环节的中心要与多个部门进行沟通协调。另外,对于汽车零件的应用,不同部门都有不一样的理念。这导致的结果是整体车型在发展时间上形成层级分化,呈“等级”性排布,近而在产品技术更新换代上不能同步,出现严重失衡。

目前,中国的汽车消费群体在快速地转变之中,中国“85后”已占到中国人口总数的20%。这意味着,作为全球最大汽车生产制造商之一的丰田,必须从曾经“中庸”的产品进行自我突破。

为此,丰田将从根本上由CE生产制度转变,建立全新的TNGA架构。丰田TNGA解决的核心问题就在于此,它不再停留于对产品线的梳理与重新组合,而是彻底将全产业链进行整合,形成生产、销售、研发、零部件等各环节于一体的聚拢



TNGA架构全新概念车-丰巢FUN



TNGA架构全新概念车-丰巢WAY

体系,使先进技术快速布局到多款产品,提高产品性能的同时优化整个生产过程,同时最大化地形成柔性生产,使市场需求快速反馈到生产与研发。

TNGA与MQB有何不同

提及丰田的TNGA架构,相信大多数人的第一反应就想到大众所应用的MQB平台。MQB的“B”在德语中的意思是“积木”、“堆积”,它所做的是零部件的组装,从而降低生产成本。MQB模块是将大量的汽车零部件实现标准化,令它们可以在不同品牌和不同级别的车型中实现共享。现在,该平台能够生产从A00、A0、A到B四个级别的车型。

相比而言,丰田的TNGA架构是整体造车体系的全面革命,生产领域只是其中涉及的一项。TNGA架构中的“A”代表的是“改革”,目的是在整个企业造车结构上

彻底改变。

目前大部分车企的产销架构,生产和销售部门之间几乎毫无交集,而TNGA架构打破这一“传统”,将销售与生产相结合,形成集中聚合关系。除此之外,TNGA架构同时可实现符合生产、销售调度柔性生产。

除在整体架构上变革外,生产环节上丰田基于TNGA架构,将会集成A0级、A级、B级、电动车、混动等多种车型的生产,新车动力性能和经济燃油分别提高10%和20%,车身刚性提高30%-65%。

进入“TPS 2.0时代”

很多企业都希望将汽车的柔性生产和对市场的快速反应做到极致,而丰田是如何做到的?答案就是TPS生产方式。

TPS(丰田生产体系)是丰田的一种独具特色的现代化生产方式。经历了十几

十年的发展和完善,TPS逐渐形成了包括经营理念、生产组织、物流控制、质量管理、成本控制、库存管理、现场管理和现场改善等在内一套完整的生产管理技术与方法体系。在推行TPS的过程中,对生产每个活动、内容、顺序、时间控制和结果等所有工作细节都制定了严格的规范,促使这些真正用手工作的人去寻求脚踏实地完成工作的更好方法。另外,丰田要求每个员工在每一项作业环节里,都要重复地问为什么,然后想如何做……

这套体系为TNGA架构实施提供了最好基础,可以读出丰田一直倡导的“年轮经营”理念。因此,与其说丰田TNGA架构在生产方式层面的体现如何精细,不如说它将精益求精的生产推向了“TPS 2.0时代”,而人将是TNGA架构最核心的变革要素。