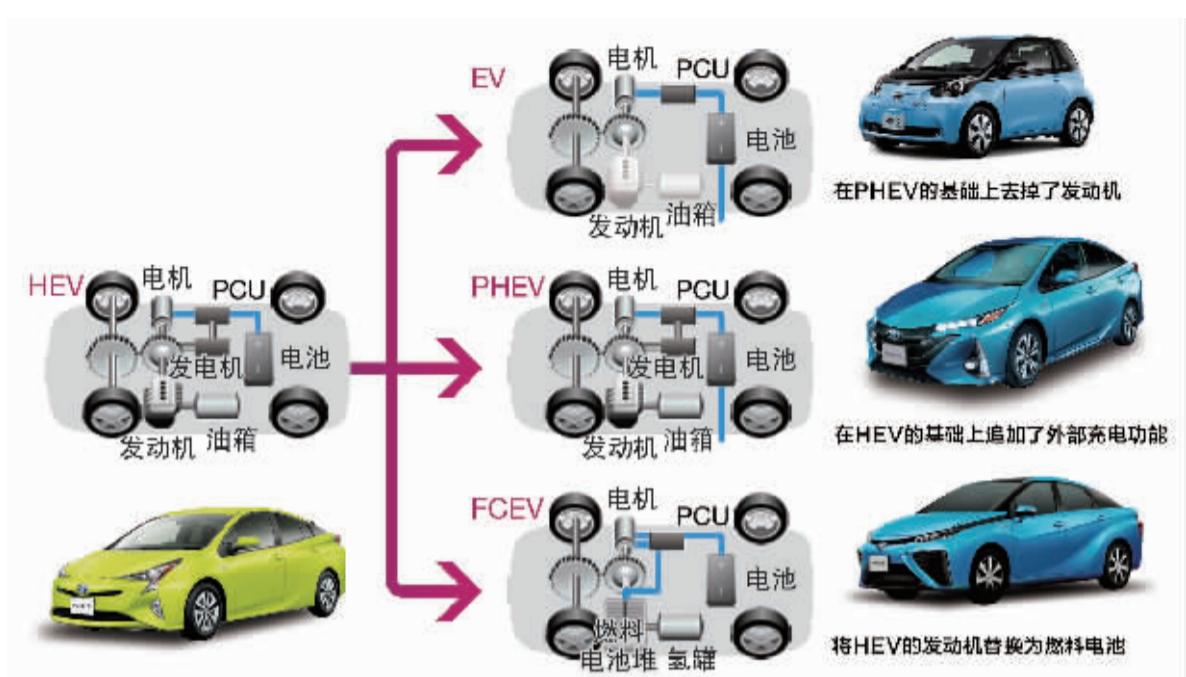




一直在HEV(混合动力汽车)车型市场称雄的丰田，其首款国产PHEV(插电式混合动力汽车)车型将在2018北京车展上正式亮相，并计划在2019年上市。在随后的2020年，丰田将在华导入EV(纯电动汽车)车型；而近年来丰田以“MIRAI未来”车型深耕的FCEV(燃料电池汽车)领域，也于2017年在华开启实证实验……据了解，到2020年，丰田将推出10余款电动化车型，形成新能源车矩阵。

从1997年推出首款HEV车型普锐斯开辟新能源车市场，丰田正在通过持续的技术积淀与创新，继续领跑全球汽车行业。而国内新能源车格局，也将因丰田的全面布局而重新排位。



HEV夯实基础 PHEV、EV全线出击 丰田在华“稳中决胜”新能源车市场

稳固根基

在近年来国内不断攀升的纯电动汽车年销量背景下，跨国车企和自主车企纷纷在该领域发力，集中投放纯电动车型，一些企业动辄制定出超过10款新品的未来规划。然而，在上世纪90年代便推出HEV车型的丰田，却一直按兵不动，坚守HEV车型战略，更由此被打上了“保守”的标签。但是，在丰田方面看来，这种“保守”是冲刺前的蓄力。

1997年，在燃油车仍在统治全球汽车销量时，丰田普锐斯的出现，不仅开辟出HEV车型新市场，更扮演着新能源车消费概念启蒙者的角色。此后十年间，凭借出色的动力性、燃油经济性以及可靠性等，丰田HEV车型的全球销量迈上了百万辆台阶，对于尚处在新能源车萌芽期的市场来说，可谓大获成功。此后，丰田HEV车型风靡全球，全球累计销量早已超过千万辆。据统计，以欧洲市场为例，HEV车型已经占丰田在欧洲新车销量的1/4，其中在法国的新车

销量占比更高达60%。与此同时，丰田近年来也将HEV车型在华实现国产，卡罗拉、雷凌、凯美瑞3款“双擎”车型，也得到消费者的广泛认可，成为丰田在华整体销量的贡献者之一。

事实上，在纯电动车电池技术、续航里程仍然受限的情况下，HEV一直被认为是新能源车的最佳解决方案，而多年来HEV车型也成为消费者接触新能源车型时的“初级阶段”。在技术层面，HEV车型在研发过程中，电池、电机、电控技术等早已涉及新能源车开发的各环节，更像是PHEV、EV甚至FCEV车型的“母体”。对于丰田来说，目前推出某种时下火热的新能源类别车型并非难事，但以务实、稳健著称的丰田，更在意HEV成熟后，车辆基数不断增长背后的技术积累，这也成为未来丰田全线发力新能源车各领域的根基。

蓄势待发

值得一提的是，丰田在形成HEV车型全球累计销量超千万辆规模，技

术不断成熟、完善的局面下，早已为在华发力新能源车各领域蓄势待发。

数据显示，去年国内新能源车销量高达77.7万辆。据预测，今年销量有望突破百万辆。面对巨大的市场需求，跨国车企和自主车企纷纷公布未来的新能源产品布局战略，而丰田也将在PHEV、EV等产品领域全线发力。丰田方面在“丰田环境挑战2050”战略中，提出到2050年全球新车平均行驶过程中CO₂排放量削减90%的“挑战新车CO₂零排放”目标，电动化车型的普及推广是实现该目标的中长期策略。

2016年，丰田成立纯电动事业部，该事业部计划到2020年推出超过10款电动车型，并在2025年前将旗下只配备传统发动机的车型种类削减为零。同时，丰田将在2030年前投资1.5万亿日元用于开发和生产车载电池，到2025年丰田和雷克萨斯品牌旗下每款车型都将推出纯电动版，预计到2030年，HEV、PHEV、EV和FCEV车型销量达到550万辆，其中EV和FCEV车型销量力争突破百万辆。

在中国市场，丰田将充分利用在HEV领域积累的先进技术，2019年和2020年丰田将集中两年时间投放PHEV和EV车型。

此外，目前丰田还在加大固态电池技术研发，该技术有望打破普通锂电池在能量密度、成本和重量等方面瓶颈。去年底，丰田与松下共同宣布，双方达成电池合作协议，将共同探讨电动车新型方形电池的可行性，并最终在丰田旗下电动车型上大规模应用。丰田方面认为，固态电池具有不少优势，例如能量密度较高、充电速度较快、使用周期更长。固态电池的能量密度一般是锂电池的两倍，采用固态电池，电动车型能够获得更长的续航里程。

引领趋势

除了EV和PHEV车型外，随着FCEV车型在未来的全面布局，丰田正在引领全球新能源车发展的新趋势。

从1992年开始，丰田便开展燃料电池车型的相关研发。历经多次改进，2014年，FCEV车型“MIRAI未来”正式投放日本市场。该车型具有极高的环保性能，在行驶过程中只排放水，充氢3分钟可行驶500公里。而氢气填充和续航里程具有与燃油汽车同等的便利性，丰田称之为“终极环保车”。根据国际氢能源委员会测算，到2030年，要提供1000万-1500万辆燃料电池乘用车所使用的氢气。

同时，由于“MIRAI未来”需要在加氢站进行氢燃料补充，丰田正通过联手日产、本田等11家企业成立新公司，加快加氢站的建设力度。按照新公司规划，在四年时间里，将新建80座加氢站。

据悉，“MIRAI未来”在日本上市后，丰田还在继美国、欧洲、加拿大后，在中国、阿联酋、澳大利亚推进实证实验及导入工作。其中，2017年，丰田开始启动“MIRAI未来”在中国的实证实验。同时，丰田汽车研发中心(中国)有限公司的加氢站也落成。丰田方面计划用三年时间，利用“MIRAI未来”针对“中国使用环境下的车辆行驶调查”“氢燃料品质调查”“各种品质耐久性评测”等方面进行实证实验。同时，丰田方面希望通过实证实验项目，与政府和汽车行业共同摸索、构建“氢能源社会”的各种可能性。

应该说，以HEV开辟新能源车市场的丰田，不仅在全球汽车行业电动化转型中并未落伍，还在稳步实现技术积累的同时，凭借在HEV、EV、PHEV、FCEV领域上的全线出击，将进一步巩固其全球新能源车领头羊的地位。

