

蹿红的“混动”拉胯的产能

混动车型有多火?最近网上一“抢车”段子给出答案:掏出钥匙—划展车—交钱喜提。虽然这只是网友的调侃,却也反映出混动车市场的火爆。乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)发布数据显示,今年6月国内普通混合动力乘用车销量同比增长95%,插电式混动乘用车销量增速甚至超过纯电动乘用车。销量激增下,北京商报记者走访发现,即便在购车需要燃油车指标的北京,不少混动车型也一车难求。面对猛增的需求量,各车企正密集抢占混动市场,其中自主品牌更欲将混动技术覆盖旗下各细分车型。消费需求、市场空间、车型布局齐备,目前车企唯一需要补齐的就是产能短板,如何在满负荷运转下再提产能,成为各“混动”玩家亟待解决的问题。

提车至少4个月

尽管是工作日,但在北京一家吉利4S店的帝豪L 雷神Hi·X混动展车前,仍然围着不少到店看车的消费者。“今年4月帝豪L 雷神Hi·X混动车型上市后,店内订单量持续增长,目前只剩展车和试驾车,近期唯一一辆现车也已被订走。”该4S店一位工作人员告诉北京商报记者,店内会按照订单顺序交付车辆,提车周期约为一个月。提车周期同一个月左右的还有长城汽车的混动车型。一位长城汽车4S店销售人员称,刚上市的哈弗神兽混动车型无现车也无展车,消费者只能先参考店内的同款燃油版车型,两款车型外观基本相同。“不仅神兽混动版车型,赤兔混动版车型同样无现车,提车周期也需一个月左右。”他表示。

相比吉利、长城混动车型一个月的交付周期,比亚迪混动车型的交车时间较为“夸张”。目前店内在售DMi平台混动车型为汉、宋和秦,但均只有展车没有现车。”一

位比亚迪4S店销售人员透露,店内仅比亚迪汉混动车型订单就已积压超过20辆,刚刚提到新车的车主等了4个月才交付,现在消费者订车店内更无法保证具体交付时间,至少需要4-5个月。

事实上,一车难求的情况不仅出现在自主品牌上,丰田、本田等合资车企的混动车型也车源紧缺。一位一汽丰田4S店销售人员称,店内燃油版车型车源充足,但混动版车型需要查询库存情况。

产能拖后腿

作为区别于传统燃油车的新能源技术之一,混动车型拥有轻混、油电混动、插电式混动及增程式等多种动力单元。由于处于燃油车和纯电动汽车之间的细分市场,混动车型被当作车企电动化转型中的过渡产品,曾被视为生存在“夹缝空间”的车型。

然而,从去年以来,受电池原材料价格上涨等因素影响,部分品牌的纯电动车型频繁涨价,同时近期油价仍处高位,让部分欲购买纯电动车的消费者将目光投向混动

车型。上述一汽丰田4S店销售人员表示,目前混动车型与燃油车的价差已逐渐缩小。以丰田双擎车型为例,相比同款燃油车型仅高出不到2万元。对此,业内人士认为,丰田等油电混动车型搭载的电池容量较小,成本相对可控,且在主流燃油车市场,电动机的加入能让车辆行驶品质提升不少,进一步凸显混动车型的优势。

乘联会秘书长崔东树表示,混动汽车市场增速较快,是产业竞争带来的结果。国家对于乘用车油耗管控的升级及油价的走高,也进一步推动混动车型市占率的提升。从目前来看,混动汽车产业还处于蓄势发展阶段。

不过,混动车型销量爆发期的到来,也让车企的产能有些措手不及。据了解,以比亚迪为例,其DMi车型用户提车难问题已持续一段时间,比亚迪股份品牌及公关事业部总经理李云飞曾坦言,比亚迪产能不足的确是事实,但产能不足的原因并不是缺芯或原材料价格上涨,而是DMi车型的动力总成和专属刀片电池需要专门生产线,但扩建生产线需要时间。

不过,北京商报记者注意到,自2019年12月起,比亚迪先后成立弗迪电池、弗迪视觉、弗迪科技、弗迪动力、弗迪精工等5家弗迪系公司,负责动力电池、车用照明、汽车电子、动力总成和汽车模具等零部件的研发制造等,在零配件供应方面比亚迪将主动权握在自己手中,而一旦自给自足的供应模式出现产能缺口,也将影响整车产能释放。

不仅比亚迪,长城汽车也同样面临产能不足情况。北京商报记者注意到,除混动车型外,长城皮卡系列、坦克品牌等车型终端也存在缺货现象。去年,长城汽车接手众泰汽车临沂生产基地,今年被传出将接手汉腾汽车一期工厂,持续扩大产能。中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉表示,长城汽车接收车企工厂无疑是在为继续扩大产能铺路,近年来长城汽车孵化众多车系和品牌,车型覆盖广泛导致产能压力增加,混动车型也难免受到产能制约。

值得关注的是,产能受限下,各车企对混动车型的车源配比方面也产生倾斜。一位比亚迪4S店工作人员表示,在车源分配上厂家会将新车更多发往二三线城市,如天津、重庆、长沙等对混动车型接受度更高的城市,这也让北京等一线城市缺货情况再被放大。

自主品牌再加速

尽管产能受限,但面对增量空间,各车企仍提速布局。

此前,中国汽车工程学会发布《节能与新能源汽车技术路线图2.0》提出,到2035年中国节能汽车与新能源汽车年销量将各

占一半。其中,混动将作为最重要的节能技术在汽车领域推广,传统能源动力的乘用车将全部替换为混动车型。国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚表示:“鉴于我国的地域环境和能源结构等特殊国情,多元化的汽车技术和能源种类更为合适。”

长江证券预计,到2025年国内混动车型年销或将超过635万辆,市场空间巨大。此前,丰田、本田等车企依靠优势,一度占据混动车型市场较大份额。近两年自主品牌的加入逐渐改变固有格局,多家车企先后发布新混动技术平台竞争市场份额。其中,自主品牌三大混动玩家比亚迪汽车、长城汽车和吉利汽车,分别推出DMi、柠檬混动DHT和雷神智擎Hi·X。按照吉利汽车规划,未来3年旗下搭载雷神智擎混动系统的车型将超过20款。

同时,广汽传祺也将今年设定为混动元年,其钷浪动力混动系统已正式上线。按照广汽传祺规划,品牌层面将全面向混动领域靠拢,未来的目标是到2025年实现全系车型混动化,2030年达成混动销量占比超60%。此外,奇瑞汽车推出鲲鹏DHT、长安汽车推出蓝鲸iDD混动系统,也加入混动车型市场混战。

业内人士表示,与纯电动汽车相比,混动车型最核心的优势并不在成本方面,但其可以实现更多场景应用,并不会受到基础设施不完善限制。而在节能及减排上,混动车型相较燃油车优势明显,对于消费者来说不仅使用便利,还能起到降低用车成本作用,这让市场需求也与日俱增。随着自主品牌混动提速布局,自主与合资品牌在混动车型上的比拼也正式打开。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦

上汽大众
SAIC VOLKSWAGEN

新朗逸 | 新朗逸 星空版
500万国民之选 带你一「朗」永逸
建议零售价: 12.09万元起



/ 四重礼遇 纵享安逸

享75%购置税补贴 2年85折/3年8折保值回购

老客户8000元增/换购补贴 “500万+1”朗逸老车主推新成功各获800元等值V豆

*活动日期: 即日起至7月31日 *详情请洽当地经销商

立刻扫码 了解详情

svw-volkswagen.com



广告