北京青年报 BEIJING YOUTH DAILY

后合资时代

大众安徽为合资车企提供新思路

成立三年的江淮大众，仅推出思皓E20X一款车型，且上市后销量平平，2020年1-11月累计销量仅为1200辆。同时，在思皓E20X推出后，这家曾备受关注的新合资公司似乎停住了步伐，早前提出引进西雅特的计划也一再延迟。

不过，江淮大众产品投放少、产品节奏慢的现状或将很快得以改变。变化，源自大众在合资关系中的股比提升。去年年底，大众中国完成对江淮汽车增资，由于大众中国持有江淮汽车母公司50%的股权，换算后大众中国投资持股超过77%。江淮大众也因此成为国内外资持股比最高的合资汽车品牌，而原先的“江淮大众”也正式更名为大众汽车(安徽)有限公司(以下简称“大众安徽”)。

针对此次股比变动，有观点认为大众是“大赢家”获得了话语权，甚至在品牌命名上将“江淮”抹去；但也有观点认为，在大众的带动下江淮能借势实现智能化、电动化转型，对自身而言相当于一次“重生”。

江淮大众更名为大众汽车(安徽)有限公司

大众加码江淮：未来引进大众品牌车型？

2017年，江淮大众正式成立，大众汽车集团仅用一年时间，便在中国建立了继上汽大众、一汽-大众之后的第三家合资公司。2018年江淮大众推出思皓品牌，首款产品思皓E20X也于当年5月下线。

从签约到产品投放布局，双方仅用了两年时间。但是，思皓E20X之后，江淮大众的市场运作便慢了下来，原计划导入西雅特品牌的动作也没了动静。分析认为，主要原因是在此期间，国家发改委发布宣布分步放开汽车合资公司的股比限制，允许外资企业在合资关系中持有超过50%的股比份额。这一政策的出台，无疑影响了大众汽车集团的决定。

股比政策出台后，华晨宝马便宣布调整合资股比，宝马将持股75%。如今，大众也如愿想成为股比开放浪潮中的一员，掌握更多股比则意味着更丰厚的利润回报与话语权。

作为回馈，大众安徽未来不仅在产品投放、市场节奏层面得以改善，包括产品结构或许也将产生改变。

据了解，目前思皓品牌的经营以及相关商标的使用权也被退回给江淮。业内人士分析认为，引进大众品牌的可能性最大。

政策上，新品投入市场的时间会在2023年，届时汽车合资的股比已经完全放开。从商业角度来看，大众品牌在中国具有极高的知名度和品牌度，能够最快打开市场局面，斯柯达品牌这两年在中国市场在走下坡路，在竞争激烈的中国市场若再度引进西雅特品牌，市场风险极高。

江淮汽车董事长安进表示，大众安徽将投资200亿元建设新能源汽车生产基地，年产能规划35万辆，至2023年投产生产多款基于MEB平台打造的新车型。

在中国汽车工程学会名誉理事长付于武看来，此次大众加持股比与此前宝马不同，付于武曾表示：“宝马增持华晨宝马的目的是谋求控股，掌握更多话语权，以便导入更新的技术和更多的产品，这更多是技术层面上的布局。这次大众入股江淮的背景是全球汽车业向智能化、电动化战略性转型。大众江淮和华晨宝马是完全不同的，前者并不是简单的技术布局，而是基于深思熟虑后，上升到长远战略层面上的布局。”

据悉，在增资完成后，大众安徽相关工作进程不断加快，研发中心竣工、制造基地正式开工、大众安徽管理团队亮相……大众汽车集团表示，随着全新管理团队的组建，大众安徽正全速推进大众汽车集团在华电动出行战略。

大众安徽 开发基于MEB平台的全新产品

作为全球最大的新能源汽车市场，中国市场在全球电动化发展中扮演着重要的角色，而大众汽车集团也从来不掩饰其在华谋求电动化发展的野心。

去年12月，大众汽车集团(中国)CEO冯思翰博士表示，大众安徽将成为大众汽车集团在全球的电动出行驱动中心之一，安徽也将成为电动出行和数字化的新产业基地。

据了解，目前大众安徽在合肥的研发中心已经竣工，二期扩建工程也将在2021年启动，最大产量预计可达35万辆，首款车型将于2023年开始投产。“未来三年，我们将通过这座研发中心，开发基于MEB平台的车型和全新的纯电动产品矩阵，并提供领先的技术解决方案。”大众汽车集团管理董事会主席迪斯表示。

不过，大众安徽不仅是一个更具话语权的研发生产基地，还是大众汽车集团全面推动电动出行的重要承接者。大众汽车集团与国内外供应商协商计划在大众安徽工厂周边建造一个专属供应商园区；计划在合肥建立一个数字化中心，进一步提高生产效率和产品的车联网、数字化。大众汽车集团正在通过多措并举，在安徽打造一个电动出行新基地。

此前大众汽车集团已经宣布，2020年至2024年要投资330亿欧元用于电动化领域发展，其中，就有150亿欧元用于加速在中国的电动化布局。2020年，一汽-大众位于佛山的MEB工厂和上汽大众位于安亭的MEB工厂已经开始投产，两大工厂的总年产能可达60万辆。

不过这个产能与其到2025年要在中国实现交付150万辆电动汽车的目标仍有较大差距。也就是说，一汽-大众和上汽大众留下的空白，注定将由大众安徽来填补。

“大众安徽使我们能够充分发挥集团在全球电动出行方面的协同效应，推进中国电动化战略，并助力集团到2050年全面实现碳中和愿景。”大众汽车(安徽)有限公司首席执行官冯思翰表示。

大众获更多管理权 勿忽视中方力量

2021年1月5日，大众汽车集团正式任命其合资公司大众(安徽)全新管理团队。其中，大众汽车集团(中国)CEO冯思翰被任命为大众汽车(安徽)首席执行官，穆勇出任首席财务官，吕尔曼出任首席技术官，施耐德出任首席制造官，邵剑出任首席人力资源官。

值得注意的是，大众安徽由冯思翰亲自“掌舵”，其余核心领导层也基本全部来自大众集团，且均拥有长达数十年的集团在华业务管理经验，以及跨文化领导力，并有电动化相关工作的从事经验。

从全新管理团队的任命可以看出，大众汽车集团对大众安徽的重视程度以及掌控力。的确，随着股比的提高，大众汽车集团掌握了合资公司更多的控制权和话语权，而最大的变化将是利益分配。

无论是从管理公司的自由度还是利益分配的最大化，未来，大众汽车集团都将在大众安徽身上投放更多资源，加之其在电动化领域的布局，大众安徽毫无疑问将成为大众汽车集团在中国市场新的增长极。

对目前的大众来说，虽然自身取得了从股比到管理层的主导权，但同时也不可忽视中方的力量。

在“南北大众”中，一汽和上汽在合资公司的话语权发挥了重要的作用。其中，中方团队在本土化研发、供应体系、人才培养等多方面都曾作出巨大贡献。例如，在中国市场独创的“轴距加长”、中国市场的“专属车型”，让大众收获“最懂中国”的名号。

对江淮汽车方面来说，如何发挥自身优势是其接下来要重点关注的课题，通过全价值链资源优势互补实现自身不可替代的价值，是其未来发展壮大大众安徽的利剑，也是在大众合作过程中的盾牌。更为重要的是，通过双方的合作，从技术、产品到管理，虚心改进自身，提高自身核心竞争力。

毕竟，合资企业股比开放已成汽车产业一项标志性的产业布局改革，其目的是在更开放、平等的环境下，增强自主品牌竞争力。应该说，大众安徽未来的走向，将为走在十字路口的汽车合资公司提供思路。

文/张宇豪 温冲

东风日产：将社会责任写进技术基因

节能高效 重塑内燃车传统印象

受疫情影响，2020年乘用车市场受到明显冲击，但从第三季度开始，复苏势头愈加强劲，其中新能源汽车和传统燃油车均有不俗表现。根据最近的统计数据，2020年前11个月，新能源汽车销量为110.9万辆，燃油车为1700.2万辆，两者差距与2019年同期相似，新能源汽车仍不足燃油车销量的1/10。由此可见，市场对燃油车的需求依然旺盛。

而IEA国际能源署也预测，2050年全球仍有58%汽车搭载内燃机。OPEC的观点更强化了内燃机在未来20年间的主导地位，其认为，到2040年，全球完全不使用燃油的新能源车占比仅有6%。

在政策鼓励下，近年来新能源汽车得到了飞速发展，然而从市场表现来看，其销量仍距燃油车甚远，因此，如何在不断提高节能减排前提下完成燃油车向新能源汽车的平稳过渡，已经成了产业面临的共同课题。其中，以践行能源责任为出发点，通过三大动力的有效落地，满足市场及减排双向需求的东风日产，则为行业提供了示范价值。

尽管实现“碳中和”已经成为全球共同努力的目标，包括中国、德国、瑞典等在内的很多国家更明确了达成这一目标的时间节点，但若要如期完成依然充满挑战。其中，面对市场需求以及环保压力，通过技术研发进一步提升内燃机效率，从而降低燃油车的耗能与碳排放愈加刻不容缓。

显然，深入践行能源责任、将节能减排写进核心技术基因的东风日产，此时尤为从容、自信，而这主要得益于VC-TURBO超变擎的惊人表现。

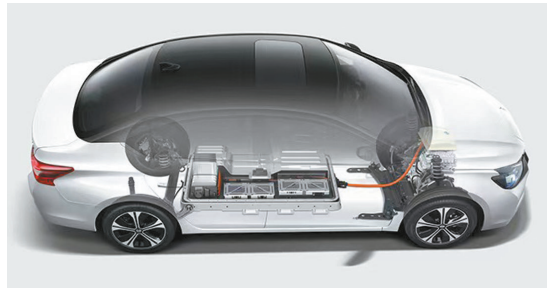
据悉，VC-TURBO超变擎是日产研发量产的可变压缩比涡轮增压发动机，仅在创新技术方面就有多达300项的突破，2019、2020连续两年蝉联“沃德全球十佳发动机”。

超过3万小时的技术测试，以及300万公里的道路测试，不仅验证了这款发动机具备高效节能的优势，另外还兼具突出的动力表现。而在自适应燃烧循环模式、精准排量机油泵、多路径液冷控制技术和双模式燃油喷射系统等创新技术的加持下，使得上述优势发挥更加稳定可靠。

据悉，VC-TURBO超变擎目前已搭载于第七代天籁。2021年，东风日产将推出一款搭载该技术的全新车型；到2025年，搭载VC-TURBO超变擎将增加至三款，预计销售占比将达到东风日产的30%。

融合创新 扫除新能源车里程焦虑

众所周知，当前新能源车市场发展的因素有很多，尤其是动力输出完全依靠电池的EV车型，对于消费者而言，里程焦虑无疑是制约其购买的主要因素。为了平衡新能源车与里程焦虑之间的关系，东风日产给消费者提供了新的解决方案——e-POWER。



据东风日产相关负责人介绍，e-POWER是日产发明的前所未有的融合创新动力。其核心优势为：通过燃油引擎发电，将电能传送到电动机及电池，进而驱动车轮。

换言之就是，e-POWER车型无需充电，也能拥有全时电驱的灵敏加速反应及顺畅体验。同时，用于发电的引擎始终处于最佳工况，从而具有极佳的燃油经济性。这让e-POWER既拥有电动车的驾乘体验，又扫除了消费者对充电以及驾驶里程方面的焦虑，根据日本NOTE e-POWER车型市区工况的测试数据，其油耗仅为2.9L/100km，十分贴合消费需求。

据悉，为了让e-POWER获得更好的驾驶体验，NISSAN充分发挥燃油、电动两大动力技术团队的优势，对e-POWER进行了精心的调校。在燃油动力领域，NISSAN首屈一指的杰作是GT-R；在电动领域，NISSAN的聆风堪称代表，而e-POWER正是由GT-R团队和聆风团队联合开发，可谓集NISSAN两大巅峰动力的优势于一身。

按计划，2021年，东风日产将在国内推出首款搭载e-POWER技术的车型；到2025年，搭载e-POWER技术的车型将达到六款。

随着补贴红利的消散，考验新能源车自身号召力的时代已经到来，而围绕这一细分市场的竞争，裁判权也将交还到消费者手中。

“车市永恒驱动力必将是‘需求’，而非‘政策引导’。”在最近举办的“新时代汽车动力发展趋势交流会”上，广东外语外贸大学商学院MBA中心主任王刚表示，为消费者提供不同技术路线的技术和产品，将成为汽车企业发展的新常态。

显然，无论是搭载VC-TURBO超变擎发动机的车型，还是接下来向市场密集投放的e-POWER技术车型，都表示了东风日产对市场需求的尊重。

70年积淀 只为实现“零排放”

作为助力国家实现“碳中和”目标的重要分子，汽车企业将在其中发挥关键作用。近日，工信部部长肖亚庆在接受媒体采访时也表示，发展新能源汽车是推进节能减排的重点。对于东风日产而言，致力研发智能纯电车型、实现“零排放、零死亡”也是其坚持的企业目标。

据上述负责人介绍，Zero Emission日产纯电，是日产70余年潜心研究，全球50万车主信赖的先进电动技术，而这一切的出发点均源于NISSAN“零排放”的品牌愿景。

据悉，NISSAN拥有70余年的纯电汽车制造历史，以及超过25年的电池研发与制造经验。自1947年第一款电动车TAMA诞生之后，NISSAN就开启了电动技术研发之路。

2010年，NISSAN量产电动车LEAF聆风发售。截至2020年9月，LEAF聆风拥有累计销量50万台的傲人成绩。2020年，NISSAN发布基于全新电动平台开发的纯电动跨界SUV车型ARIYA，搭载e-4ORCE双电机全轮控制技术。

据介绍，Zero Emission日产纯电的核心技术主要体现在成熟的“三电”技术上。

以电池安全为例，NISSAN电池具备五重安全电池保护。包括电芯软体包装、科学的层叠结构模块、经过极限测试的电池组、超高强钢材质的电池铠甲保护，以及充足的溃缩空间。同时，精密规范的线束布局为电池安全又增加了一份安全保障。

而在电机方面，NISSAN则主打节能。其采用永磁同步电机及电励磁同步电机，具有转速范围广、功率密度高、工艺简单、体积小且运行可靠耐用的特点，同时，配备能量再生制动系统，可达到22%的电能回收，节能环保，帮助车辆有效延长续航里程。

值得一提的是，Zero Emission日产纯电还搭载了电动四驱技术。据悉，这一技术能够对驾驶者的操控做出极其迅速的响应，既能提供迅捷、平顺的加速性能，也能确保对包括离线加速在内的多种驾驶场景的有效处理，最大程度减少车辆的俯仰与俯冲感，兼顾全局舒适体验。当车辆在湿滑、结冰或积雪路面等复杂路况下行驶时，这一技术还能够确保将动力传输至抓地力最大的车轮，稳定车辆行驶。

据悉，2021年，搭载Zero Emission日产纯电技术的全新纯电跨界SUV车型Ariya将引进中国市场。到2025年，搭载这一技术的车型将达到三款。

下载北京头条App
让现在告诉未来

编辑/李东颖 温冲 美编/黎倩 责校/房霞