



华晨投资超 20 亿研发费 开发 27 款新车

华晨集团依托旗下中华和金杯两大自主品牌在去年的迅猛发展,2012 年全年营业额再创新高,销售收入同比增长 21.9% 至 1067 亿元。网通社了解到,自 2006 年起,华晨已累计投资超过 20 亿元,继而扩大研发团队并先后开发了多达 27 款新车。华晨集团董事长祁玉民表示:依托更多全新的产品和技术,2013 年将确保实现 75 万辆的总体销售目标。

老车 + 新车 累计投资超 20 亿

华晨集团此前曾确立“高起点开放式自主研发”的发展途径,随后于 2006 年起先后投入巨额资金组建产品及技术研发团队,并成立华晨汽车工程研究院。用以打造“中华”、“金杯”两大自主品牌全部车型,并涉及产品开发、改进以及工程设计等工作。

时至今日,华晨已累计投入研发资金超过 20 亿元,产品涉及“中华”及“金杯”两大品牌产品。此前已成功研发中华骏捷、骏捷 FSV、骏捷 FRV、骏捷 Wagon、骏捷 Cross、尊驰以及酷宝 7 个整车项目,而金杯品牌也囊括第六代海狮、第三代阁瑞斯以及大海狮三车型。在中华产品序列经过重新整合之后,该品牌又相继推出 H230、H320、H330、H530 以及中华 V5 等采用新产品命名的车型,均将出自 A0 级、两个 A 级平台和以及 B 级平台,未来中华品牌每个平台都将推出 4 款车型,这表示共计推出 16 款新车型,此外中华品牌还计划推出一款高端 MPV,用以进军高端 MPV 市场。综合算下来,除现有车型外未来还将推出 14 款新车。

目前华晨汽车工程研究院下现有员工 1100 名,并设有 12 个部、37 个处室。未来华晨汽车工程研究院计划扩充至 2000 人,从而打造一流的整车平台和技术研发的团队。此外在造型设计方面华晨还与德国 FEV、宾西法利亚、意大利 D 等公司合作,用以打造国际化造型设计团队,从而提升自身品牌资源的整合性。

宝马工程师进驻华晨协助研发

华晨集团除进行自主研发之外,其还与宝马进行联合研发。据宝马官方表示:“宝马正加大对华晨集团的支持力度,将派遣团队协助华晨进行产品开发,生产流程优化、内部管理、经销商管理以及质量提升等大量细致的工作”。在与宝马合作多年后,华晨汽车也将借鉴宝马的创新以及营销等成熟的经验,而后者也将为华晨的发展提供了宝贵的经验,以及作为大批工程师进驻华晨进行产品研发等相关工作。

早于去年华晨集团董事长祁玉民就曾多次公开表示:“中华轿车将借鉴宝马技术进行发展,这也是华晨旗下自主品牌发展的唯一途径,此外华晨旗下自主品牌已在宝马团队的参与下进行研发。”对于与宝马的其他合作事项,祁玉民还表示,华晨将通过与宝马的技术合作,以实现产品车型和零部件的全面升级换代。

在今年上半年宝马已与华晨集团旗下子公司新晨动力订立发动机组装等相关许可协议,允许其在今年开始生产代号 N20 的 2.0T 涡轮增压发动机,未来生产的 N20 引擎不仅供应 3 系、5 系等宝马品牌的车型,还将搭载到金杯品牌的商用车和中华品牌的乘用车车型上。

华晨依托大量研发资金的投入,中华品牌此前规划未来在现有的 A0 级车到 B 级车的四个整车平台上衍生 16 款车型,进而扩充旗下产品阵容。此外中华还将借鉴宝马的发展模式,并与宝马合作共同研发新一代的中华轿车,从而通过技术合作,实现旗下品牌车型的全部更新换代。

(据网通社)

万向美国“二进攻”:鲁冠球欲收菲斯科

收购美国 A123 系统公司(现更名为 B456)以后,万向集团董事长鲁冠球再次迈出新能源领域收购步伐。

日前,万向集团已经与前通用汽车副董事长鲍勃·卢茨(Bob Lutz)领导的 VL 汽车公司(VL Automotive)联手,收购陷入破产危机的美国菲斯科电动车。

记者了解到,上述两家企业有意联手通过“预包装”(Prepackaged)破产的方式获得菲斯科电动车的控制权。本月万向和 VL 汽车已经提交了联合报价,不过所报金额尚不得而知。

“从技术上看,菲斯科的新能源技术,在行业内并不非常突出。”某汽车厂家负责新能源的高层评价。这也是此前在菲斯科陷入危机后,中国的汽车企业包括东风、吉利等,出于风险考虑,纷纷退出对菲斯科收购的主要原因之一。

“万向有意对菲斯科的收购,最主要是为了 A123 的业务。”上述高层透露。实际上,万向收购 A123 以后,至今未寻得新的业务合作方,而菲斯科一直以来都是 A123 最大的客户,可以说收购菲斯科万向集团的目的也是为了 A123“造血”。

目前,鲍勃·卢茨、万向美国负责人倪频,对收购事件未作评论。

为 A123“造血”?

“如果能成功收购菲斯科,对万向而言,

就意味着能保住这块业务。”盖世汽车网 CEO 陈文凯也认为。虽然菲斯科在短期内不可能完成预期的销量,但只要菲斯科销量能有起色,就能为 A123 的电池业务带来不少销量。

A123 破产,很大程度上是受到菲斯科的拖累。面临破产危机的菲斯科,此前采用的就是 A123 的电池,并且是 A123 最大的客户。

去年 12 月,万向集团以 2.6 亿美元(近 16 亿元人民币)、A123 资产两倍多的价格击败联手参加竞拍的江森自控和日本电气公司以及另外一家竞争对手德国西门子公司,获得 A123 民用业务部分。

按照收购计划,收购完成后,万向将持续为 A123 提供资金支持,并在现有基础上进一步增强 A123 工程和制造能力,促使其继续保持核心业务的增长。不过,情况并没有想象的那样好。

“A123 的业务发展并不顺利。”知情人士透露,除了原来与 A123 有合作的企业外,受 A123 破产影响,很难有新的企业愿意与之合作。

“电池供应是新能源汽车的关键业务,而从合作研发到产品上市,期间时间较长。”上述知情人士透露。上汽集团曾于 2010 年与 A123 进行合作,双方成立了以 51 对 49 股比的合资公司——上海捷新动力电池系统有限公司(下称“捷新动力”),联合开发电池

产品。除此之外,A123 被万向收购以后,至今没有获得过一笔新的业务。

“如果菲斯科的业务能做起来,对 A123 项目将有不小的推动作用。上述高层向记者分析,一个新能源工厂的产能一般能为 5 万辆电动车提供电池,而菲斯科只要能达到日产新能源汽车 LEAF 的三分之一,对 A123 工厂的产能利用率就是很好的补充。

前途未卜“造车梦”

早在今年 1 月中旬,即有传闻表示菲斯科与万向集团展开对话。1 月 31 日,万向美国总裁倪频在接受电话采访时表示:“我们有兴趣为菲斯科提供援助,以任何我们可能的方式。”不过其拒绝透露万向是否会向菲斯科注资。

而之所以联合美国企业 VL 收购菲斯科,万向也是抱着志在必得的心态。美国 VL 公司是一家制造小众跑车的企业,由鲍勃·卢茨创立。卢茨长期以来对菲斯科技术表示欣赏,前不久还在博客里赞扬了菲斯科·卡玛插电式混合动力车。VL 汽车曾以菲斯科·卡玛的车身为蓝本,采用科尔维特旗舰车 ZR1 的 7.0 升机械增压 V8 发动机,打造一款名为 VL Destino 的跑车,并参加今年 1 月的北美国际车展。

“我不造汽车,我儿子也要造。”万向集团董事长鲁冠球曾如是袒露他的“造车梦”。而在新能源领域连续“出击”,万向似乎是想

将未来的造车梦想押宝在具有极大产业前景的电动汽车上。

不过,要依靠新能源汽车实现“造车梦”对于鲁冠球而言依然步履艰辛。菲斯科此前已在美国失宠,去年初,美国能源部将该公司信用额度冻结为 5.29 亿美元,菲斯科在过一年中遭遇资金短缺,菲斯科原计划于 2013 年推出的第二款车,现在这一计划也已落空。

与丰田、宝马等混合动力技术路线不一样,菲斯科卡玛同时搭载了电动机与发动机。“增程式电动车的优势在于,在可充电环境下,可用纯电动模式驱动;在缺少充电设施或纯电动模式无法完成行驶时,可采用发动机带动发电机发电。”前福特发动专家杨嘉林对记者说。

“虽然增程式电动车介于混合动力车和纯电动车之间,把两者的一些优缺点作了折中,但这类电动车的成本高,动力电池安全性可忧的问题仍然存在。这些问题不解决,增程式电动车的前途可忧。”

实际上,无论是增程式电动车还是其他电动车,目前电动车的发展都没有预期那么好。继美国美国能源部表示,政府此前设立的 2015 年前在美国实现 100 万辆电动车累计销量的目标将被放弃;去年年底,日产公司 CEO 卡洛斯·戈恩最终表示他们的纯电动汽车 Leaf(聆风)无法达到 2012 年预期的销售目标,沃蓝达在全美国才卖出 5000 多辆,远低于预期。

(俞凌琳)

重磅双重礼 限量 1000 台 郑州日产：帕拉丁十周年纪念版上市钜惠

2013 年正值帕拉丁上市十周年,郑州日产于 4 月上海车展正式推出帕拉丁十周年纪念版。据悉,新车型将于 5 月下旬全面上市,本次帕拉丁十周年纪念版车型限量 1000 台,届时郑州日产将针对个人客户推出“重磅双重礼”等促销活动。

新上市的帕拉丁十周年纪念版包括纪念版两驱标准型、纪念版四驱标准型、纪念版四驱豪华型三款车型设定,价格分别为 16.78 万、20.78 万、24.78 万。帕拉丁十周年纪念版车型除秉承基本版线条硬朗、品质可靠、越野性强的特点外,还针

对个人消费者,增加了倒车雷达、真皮座椅及门板、司机座椅可调、第二排座椅倾斜度可调等人性化配置,豪华纪念版更配有 360 度泊车辅助系统。另外,原车型设定当中的两驱标准型、两驱豪华型、四驱标准型、四驱豪华型将继续保留,且价格保持不变。

借帕拉丁十周年纪念版上市,郑州日产在对消费者进行大幅度让利的时候,还将开启帕拉丁“十年之最”车主评选活动 and “中国越野梦想总动员”活动,对消费者进行全方位回馈。

(岳巍)

创新成就价值 沃尔沃 V60 插电式混合动力车 产能倍增



◎沃尔沃 V60 插电式混合动力车

作为世界领先的柴油版插电式混合动力车,沃尔沃 V60 插电式混合动力车不断在成功的道路上创造辉煌。随着荷兰、比利时与意大利等国市场需求的增长,沃尔沃汽车集团计划生产 7600 辆 V60 插电式混合动力车的周产量从原来的 150 辆提升至 282 辆,产量增幅高达 90%。2013 年沃尔沃汽车集团计划生产 7600 辆 V60 插电式混合动力车,2014 年有望达到 1 万辆。

“我们欣喜地发现,沃尔沃 V60 插电式混合动力车深受消费者喜爱。不过我本人对此并不惊讶。沃尔沃 V60 插电式混合动力车凭借其出色的性能傲立于全球混合动力车市场。”沃尔沃汽车集团研发高级副总裁彼得·默滕斯表示,“自从生产线整合之后,我们能够更加灵活快速的针对市场需求增加做出反应。”

沃尔沃 V60 插电式混合动力车提供功率、混动和纯电动三种驾驶模式,动力效果毫不逊色。在纯电动模式下,汽车最多可行 50 公里。在混动驾驶模式(NEDC 驾驶循环)下,油耗仅为百公里 1.8 升(二氧化碳排放为每公里 48 克)。驾驶员可以一键切换到功率模式,即柴油发动机和电动机同时开启,此时汽车动力可达到 215+70 马力,扭转力矩 440+200 牛米,百公里加速 6.1 秒。“驾驶员可以随心所欲地选择截然不同的驾驶模式。沃尔沃 V60 插电式混合动力车是希望购买环保汽车但又不愿牺牲驾驶乐趣的消费者的完美选择。”彼得·默滕斯表示。

沃尔沃 V60 插电式混合动力车是沃尔沃汽车集团和瑞典电气供应商凡腾富(Vattenfall)通力合作的成果,双方共同投资了该项目的研发。

(段毅 陈瑜 胡晓丰)

冲破跨国公司阻力 安全气囊国标有望年底出台

近日,日本高田安全气囊故障引发的大规模汽车召回事件,再次将“安全气囊”推到了风口浪尖。

在我国,关于汽车安全气囊的投诉同样由来已久。由于缺乏统一标准,自 2009 年以来,因安全气囊问题导致的事故纠纷、消费者维权困难事件数不胜数。2011 年,我国汽车安全气囊国家标准正式立项,但至今没有出台。

今年 4 月,安全气囊标准研究工作会议在上海东方乐汽车安全气囊有限公司召开。会议讨论并修改了《汽车安全气囊系统误作试验方法和要求》的国家强制标准。

参加此次会议的中国汽车技术研究中心汽车标准研究所高级工程师孙振东告诉记者,“安全气囊国家标准已经基本制定完成,现在要做的是验证工作,我们的目标是今年年底出台。”

标准之路漫漫

事实上,我国一直在研究安全气囊的国家标准。

2006 年 4 月,国家出台了有关安全气囊的推荐性国家标准《道路车辆安全气囊部件》(GB/T 19949),分为三部分,第一部分

语,第二部分安全气囊模块试验,第三部分气体发生器总成试验。该标准规定了道路车辆安全气囊部件的试验方法、环境试验程序和要求及其中所使用的术语。但它只是安全气囊某一模块的标准,而不能作为安全气囊集成系统的评价标准。

2009 年 10 月,辽宁、四川、江苏等六省市消协鉴于标准缺失导致无法判定安全气囊质量是否合格、消费者维权困难问题,向工业和信息化部、国家质检总局、国家标准化管理委员会递交了《关于尽快出台汽车安全气囊国家标准的建议函》。

上海东方乐汽车安全气囊有限公司被动安全工程师孙世东告诉记者:“以前没有关于安全气囊误爆的标准,以后肯定需要这样的标准。有了标准之后,当发现气囊误爆时,可以对照国家标准查看气囊是否合格从而避免不必要的调查。”

比亚迪汽车销售有限公司的郝晓松认为标准出台可以提高安全性,更能让用户得到实惠和安全保障。

2009 年,全国汽车标准化技术委员会启动汽车安全气囊国家标准研究项目,并向国家标准化管理委员会提交该标准的立项申请。

2011 年 5 月,汽车安全气囊标准研究工作组成立,由 17 家单位的 21 名专家组

成。安全气囊国标制定工作正式启动。

跨国公司设阻力

2006 年至 2013 年,八年抗战尚且结束,为何安全气囊国家标准始终“千呼万唤不出来”?制定过程中究竟存在什么难题无法攻克?

一位参与安全气囊标准制定的专家告诉记者,安全气囊国家标准的制定主要面临两方面阻力:一是技术,一是跨国公司。

据介绍,外国虽然有一些安全气囊的相关标准,但都没有关于安全气囊误作用的标准。中国制定安全气囊误作用的标准,外资和合资车企认为是在设置贸易壁垒,于是一直在阻挠安全气囊国标的出台。

国家轿车质量监督检验中心汽车试验研究所副总工程师刘玉光表示:“多一个条款,他们对车企来说是一笔不必要的情况,多一个技术规范有可能成为贸易壁垒。”

业内有些专家也在起着反作用力。如同济大学汽车学院教授朱西产在接受记者采访时就对制定安全气囊国家标准持怀疑态度。他说:“这个标准是拿来干什么的?有了标准真能解决因安全气囊误爆而产生的各种纠纷吗?简单的几项标准就能解决安全

气囊这么复杂的问题吗?是否标准出台之后,满足标准的汽车都不叫缺陷呢?”

据参与标准制定的专家透露:“为化解跨国公司各方阻力,我们在标准制定过程中,邀请跨国公司全程参与,并与各方协调解决。”

技术问题正解决

回到技术层面,中国制定安全气囊误操作标准完全是基于中国的道路实际和车型应用情况,从技术方面来讲具有一定困难。

刘玉光表示:“安全气囊什么时候该起爆、什么时候不该起爆,从技术层面来讲,普通轿车与 SUV、MPV 是不一样的,要把这两个弄到一起形成统一标准,在技术上有难度,当然也不是完全不能解决。”

孙世东也认为,“安全气囊的试验条件十分苛刻,它的高度是有规定的,因此对技术的要求很高。”

虽然制定安全气囊误操作国家标准过程坎坷,但记者采访了解到大家对该标准的出台都抱着积极的态度。孙振东说,目前标准已基本制定完成,后续工作主要是对标准进行技术验证及取得国内外企业的认同,争取今年年底出台。

(矫春虹)