



20年的雷诺Twingo 不老的城市小型车

今年, 雷诺Twingo问世20周年。凭借大胆设计、俏皮风格以及革新理念, Twingo在1992年的巴黎车展上大放异彩, 1993年一经推出便迅速风靡全球, 俘获了二百多万消费者的芳心。在这二十年间, 雷诺不断将创新精神注入到Twingo上, 为人们呈现一款在设计与技术上永葆青春活力的城市小型车。

1989年, 雷诺启动了制造“简约、实用、经济和舒适”的小型车的计划。按照这一要求, 项目总监伊夫·杜布雷尔(Yves Dubreil)以“成本设计”为理念, 充分发挥雷诺前卫时尚的设计和多项化繁为简的创新技术, 打造了一款价格亲民而又洋溢着乐观精神和生活乐趣的小型车Twingo。

“与Twingo同行, 创意生活由你做主!” 这一广告语伴随Twingo的发布而问世。“Twingo”来源于英文单词“Twist”、“Tango”和“Tango”的结合, 这一充满活力的名字洋溢着乐观向上的生活态度。Twingo见证了雷诺在汽车行业的全新姿态: 通过Twingo, 雷诺创立了一种与以往汽车作为身份象征的消费观截然不同的全新消费理念。消费者购买Twingo是出于发自内心的喜爱, 通过拥有Twingo与之共同创造新的生活方式, 而不是向他人炫耀。

Twingo的创新性在其独具个性的设计上展露无遗。尽管沿用了雷诺由Espace开创的单厢车体设计, 但Twingo的风格自成一派: 圆滑流畅且酷似人脸的外观, 将力与美巧妙结合; 仪表盘设计在确保可视性的同时, 既简洁又实用; 形如小丑鼻子的

事故警示灯, 平添了一份幽默感; 而红蓝黄绿四种跳脱亮眼的车身颜色, 体现了Twingo俏皮可爱的风格。值得一提的是, Twingo只推出搭载1.2L、55马力的发动机, 且配备电动车窗和苹果绿控制杆内饰的单一版本, 在众多竞争车型中独树一帜。

不但个性十足, Twingo也具有超强的实用性。看似小巧, Twingo拥有舒适宽敞且多用途的内部空间。Twingo内部采用雷诺开发设计的单厢车结构, 使发动机舱和车厢之间的空间布局更合理; 轮胎位置设计推至车体四角, 使空间得到最大化利用。因此不论是高度、宽度, 还是腿部空间, Twingo都在同级小型车中独领风骚。创新设计的滑动后座更是备受消费者的青睐: Twingo内部四个座椅可以全部平放, 成为一张临时双人床。这一设计亮点当时在汽车行业中脱颖而出, 突显了Twingo的创意性和多功能性。

自问世以来, Twingo历经两次换代, 进行了多项配置升级, 得到了越来越多消费者的青睐。在“创新为人人”的理念指导下, Twingo还将继续为消费者带来更加个性且经济实用的汽车生活。



Twingo大事记:

1993年3月: 第一代Twingo正式上市;
1994年: Twingo横穿严格的澳大利亚内陆, 经过240,000公里的行驶, 证明了其可靠性;
1994年: Twingo Easy上市, 搭载无离合踏板的手动变速箱;
1996年: Twingo“贝纳通”(Benetton)限量版和Twingo“自排版”(Matic)上市, 配备自动三档变速箱, 发动机动力更由增加55马至60马力;
1998年: Twingo首次进行重大改款, 对底盘、座位、仪表盘、车灯和前保险杠等进行升级。同期Twingo“精英”(Elite)限量版正式推出;
1999年: Twingo顶级“Initiale

Paris”版上市;
2000年: Twingo推出搭载16气门75马力的发动机的版本, 并配备了Quickshift序列式变速箱;
2005年: Twingo“Kiss Cool”限量版登场;
2007年6月28日: 在欧洲, 第一代Twingo在过去14年间累计产量已达到2,075,300辆, 产品期限打破行业常规;
2012年: Twingo在哥伦比亚继续生产至2012年。在1995和2012年之间, Twingo在哥伦比亚市场获得巨大成功, 销量迅速突破10万辆。Twingo Tatoo是第一代Twingo的最后一款限量版。



八年5个年度冠军

雷诺成为F1历史上V8时代最成功的发动机供应商

在11月25日结束的F1巴西大奖赛上, 雷诺RS27发动机助力红牛车队的塞巴斯蒂安·维泰尔连续第九次夺得本赛季分站冠军, 并连续四度捧起F1大奖赛冠军车手的奖杯, 一举追平雷诺品牌大使阿兰·普罗斯特(Alain Prost)的纪录。队友韦伯在今天的最后一场比赛中, 以亚军的身份完成了他在F1赛场上的最后一战, 而其今年的不俗表现为红牛车队四度蝉联F1车队冠军提供了有力的保障。八年5个车队及车手年度冠军, 雷诺成为F1历史上V8时代最成功的发动机供应商。

阿兰·普罗斯特表示: “看到维泰尔夺冠, 我很开心。他是一名杰出的冠军车手, 而且我认为他的冠军头衔不会到此为止。在他周围有一支出色的团队, 与技术团队和雷诺的关系融洽, 而且他非常年轻, 足以向更多冠军发起冲击。我衷心祝愿他能继续赢得更多冠军。”

凭借维泰尔和韦伯的卓越表现, 红牛车队和雷诺F1运动部门携手四度加冕F1车队冠军。这也是20多年来车队和发动机供应商首次实现这一具有历史意义的成就。对于雷诺来说, 这个冠军为V8发动机时代画上了一个完美的句号。2006年, 雷诺旗下的F1车队获得了V8发动机规则下的首个车队冠军, 而今年红牛车队获得V8时代的最后一个车队冠军。在八个赛季中, 凭借5个车队和车手的年度冠军、60个分站冠军、66次杆位、56个最快圈速, 雷诺当之无愧地成为F1历史上最成功的V8时代方程式赛车的发动机制造商。

“如果对比八年来V8发动机的变化, 你会发现95%的零件都有所变化。针对每个零件, 我们都对其功能进行了全面优化。”赛车运营主管雷

米塔芬表示。 “通过这方面的努力, 现在发动机整个寿命期间性能几乎没有降低。以前从起点到终点功率下降约15马力, 现在的下降可以忽略不计。”

不仅是在V8时代, 雷诺更是在F1历史上成功上演帽子戏法, 连续获得3.5L V10(1994年)、3.0L V10(2005年)、V8(2013年)三个时代最后一年比赛的年度冠军。今年是雷诺征战和助力F1大奖赛的第36年, 迄今为止, 搭载雷诺发动机的车队共获得12次车队总冠军, 7位车手共斩获11次冠军车手头衔, 充分印证了雷诺F1发动机的可靠性以及雷诺F1运动部的专业性。

雷诺始终坚信只有勇于创新, 才能保持领先优势, 更好地面对未来。为了应对2014新赛季和新发动机规则的挑战, 雷诺创新研发的2014年F1赛季动力单元——Energy F1-2014, 搭配1.6升V6直喷涡轮增压器、尖端能量回收系统和电动化技术, 拥有更加强劲的动力和更加高效的燃油经济性。这一创新之举将是F1大奖赛历史上意义重大的技术变革事件, 不仅印证了雷诺在F1领域的强大实力, 更昭示出雷诺引领汽车动力发展的勃勃雄心。

“回顾V8时代, 根据F1发动机的使用规则, 我们作出了许多相应的改变。针对每个限制规则, 我们都能够找到解决方法, 制造出性能最佳的赛车, 从而在F1赛场屡获冠军。”雷诺F1运动部发动机技术董事副总经理罗伯特(Rob White)先生表示, “但是, 过去的成功并不代表将来也会成功。未来, 我们会一直坚持V8时代的创新与拼搏精神, 相信一定会再创辉煌。”

雷诺-日产联盟与戴姆勒因跨文化合作荣膺 2013年法德商业奖

近期, 雷诺汽车与戴姆勒股份公司因其成功的行业合作而荣膺声誉卓著的2013年法德商业奖(Franco-German Business Award)。在巴黎举行的颁奖典礼上, 法德工商会会长Guy Maugis向雷诺-日产联盟负责戴姆勒战略合作的总监Jacques Verdonck以及负责雷诺-日产合作的戴姆勒高级副总裁Gero Herrmann颁发了此项大奖。自2010年双方携手以来, 戴姆勒和雷诺-日产联盟的合作已取得了长足进展。

法德商业奖由法德工商会颁发, 旨在表彰德法企业在工业、环保、创新与先进技术以及人力资源领域的杰出合作。2013年法德商业奖评审委员会由10名法国和德国的企业首脑、经济学家和媒体记者组成。约有350名嘉宾参加了本次颁奖典礼, 其中包括负责法国中小企业、创新和数字经济部长美乐佩琳(Fleur Pellerin), 以及德国联邦经济部长菲利浦罗斯勒(Philipp Rösler)。

“从任一客观角度来看, 这次合作都是汽车行业卓有成效的合作之一。合作双方不仅扩大了经济规模, 同时还保持了各自品牌与产品的独特性。”雷诺-日产联盟主席兼首席执行官卡洛斯·戈恩(Carlos Ghosn)表示。

“双方的合作关系远远超越了最初计划的范围。”戴姆勒股份公司董事会主席兼梅赛德斯-奔驰汽车集团全球总裁蔡澈(Dieter Zetsche)补充到, “从一开始的欧洲小型车合作, 到现在全球项目的多样合作, 我们未来的发展将无可阻挡。”

2012年9月, 戴姆勒推出了梅赛德斯-奔驰Citan城市厢式车。该车型是2010年戴姆勒与雷诺-日产战略合作的首批产品, 以其所在细分市场的开创者——雷诺Kangoo为平台,



在位于法国莫伯日的雷诺工厂生产, 该工厂也是雷诺轻型商用车Kangoo的生产基地。Citan车型约占莫伯日工厂总产量的1/4, 大大提高了工厂的就业保障率和效益。Citan还搭载了一款雷诺与戴姆勒联手开发的1.5升排量四缸柴油发动机, 而搭载该款改型发动机的全新梅赛德斯-奔驰A级和B级车型也已于2012年上市。

“Citan项目要求从未共事过的德法两间公司建立超前所未有的信任关系, 它也证明了我们双方合作关系渗透到生产流程和员工内心的程度之深。”雷诺-日产联盟负责与戴姆勒战略合作事务的总监Jacques Verdonck表示, 在雷诺-日产联盟与戴姆勒进行战略合作谈判时, Verdonck曾担任首席谈判官。

“在双方达成共识的基础上, 为

了更好地了解彼此和交流沟通, 双方团队每天都一起工作。”负责与雷诺-日产联盟合作的戴姆勒高级副总裁Gero Herrmann表示, “合作不是魔术, 它要求每天的辛勤工作, 它是双方团队已经取得和即将取得的成果。”

扎根欧洲, 布局全球

雷诺-日产与戴姆勒通过交叉持股来实现战略合作。2010年, 戴姆勒持有雷诺和日产3.1%的股权, 雷诺和日产则分别持有戴姆勒1.55%的股权。

这一合作伙伴关系由双方成立的联合委员会来监管。该委员会由戈恩先生和蔡澈先生担任主席, 成员则来自雷诺、日产、雷诺-日产联盟及戴姆勒的高层管理人员。委员会每年召开10次会议, 以确保项目的顺利执行

以及商讨进一步的合作项目。

除了共享发动机技术, 雷诺和戴姆勒还将在位于斯洛文尼亚的Novo Mestro工厂中共同打造下一代Twingo和四座Smart车型。这些车型基于双方共同的结构联合开发, 但仍保持彼此独立的品牌个性。新车计划于2014年下半年上市。

同时, 日产和戴姆勒还开展了多个双边合作项目, 包括在美国田纳西州戴姆勒的日产发动机组工厂联合研发的梅赛德斯-奔驰四缸汽油发动机。该发动机将从2014年年中全面投产, 年生产能力25万台, 届时将装备于梅赛德斯-奔驰和英菲尼迪车型。此外, 日产、戴姆勒和福特汽车正在合作开发一种燃料电池系统, 以加快燃料电池电动车的上市。



加速全球增长 雷诺携手东风在华建立合资企业

12月16日, 雷诺-日产联盟主席兼首席执行官卡洛斯·戈恩(Carlos Ghosn)和东风汽车公司董事长徐平在中国湖北武汉签署正式协议, 组建新的合资企业——东风雷诺汽车有限公司(DRAC)。东风雷诺项目总投资77.6亿元人民币(合8.7亿欧元), 双方投资比例为50:50。中国国家发改委已于2013年12月2日通过了对该项目的审批。

东风雷诺汽车有限公司将在湖北武汉建设全新工厂, 并于2016年正式投产。工厂总占地面积95公顷, 将提供2,000个新的直接就业岗位。合作双方将通过发挥各自的独有优势, 在研发、创新、设计等多方面实现合作共赢并深化协同效应。新工厂初期年产能15万辆, 并在未来可实现产能翻倍。

根据规划, 东风雷诺汽车有限公司的首款车型将于2016年正式上市销售。东风雷诺计划初期推出一系列雷诺品牌的新跨界车型, 随后推出一系列本土自主品牌的产品。中国作为当前全球最大的汽车市场, 已被雷诺视

为寻求增长的全新重要契机。

目前, 雷诺品牌已经通过进口形式将科雷傲、风朗等车型带到中国市场。在2013年, 由于科雷傲的持续成功, 雷诺在中国的销量有望超过3万辆。在网络方面, 雷诺也将从现在的92家经销商发展到2016年的120家。

“东风雷诺项目的启动, 标志着东风汽车集团和雷诺-日产联盟全面合作的开始。”东风汽车集团董事长徐平表示, “这次合作是经济全球化趋势下商业模式创新举措与实践的商业典范。这也是东风汽车集团在开放过程中自主发展的一个重要里程碑。我们期待东风雷诺为中国汽车市场带来一流的产品和用户满意度。我们期待东风雷诺的成功。”

“作为东风雷诺汽车有限公司的母公司, 东风和雷诺一直在通力合作, 以确保未来东风雷诺汽车有限公司的成功。我们的合作协议是长期战略的一部分。尽管未来的挑战是巨大的, 但我们已做好准备迎接挑战。”雷诺-日产联盟主席兼首席执行官卡洛斯·戈恩(Carlos Ghosn)表示。