



吉利缤瑞内饰官图发布

日前,吉利汽车发布了旗下全新A+级轿车缤瑞的内饰官图,其采用了家族式的拱桥形中控台设计,预计将于第三季度正式上市。从图中来看,缤瑞延续了当下帝豪GL等多款车型共同采用的拱桥形中控台设计,家族风格浓郁,搭配银色面板和大尺寸中控屏,此外,新车还配备了博瑞GE同款的最新样式多功能方向盘,平底式设计突显了运动感。此外,缤瑞还配备了大尺寸液晶仪表盘。

荣威新车命名i5 尺寸超同级合资车 配1.5T动力

上汽荣威目前在售有i6、360 PLUS以及950三款汽油动力轿车,未来还将推出新品,覆盖更多的细分市场。网上车市从上汽荣威官方获得了全新紧凑型轿车——荣威i5的信息。新车可看作是Ei5的轿车版。动力方面,荣威i5搭载1.5L自然吸气或1.5L涡轮增压发动机,最大功率分别为88kW、124kW,峰值扭矩预计为142N·m、250N·m。

捷豹路虎 宣布研发灵活的多平台车用架构

继宝马、戴姆勒及沃尔沃之后,捷豹路虎也宣布研发灵活架构,可被用于安置内燃发动机、插电式混动及纯电动动力驱动设备。JLR生产部负责人Wolfgang Stadler在接受《汽车制造》采访时解释道,目前公司正在研发现代化的车辆架构,可适用于不同的动力驱动设备,并将其作为公司的中心任务。然而,他表示捷豹路虎目前正在全力研发中,“在不远的将来”将引入该灵活性架构。捷豹路虎计划在2020年引入各量产车的电动车型,因此专门为纯电动研发一个专用平台似乎不是捷豹路虎的选择。

Elon Musk: 首辆双电机版特斯拉 Model 3 下线

6月17日晚间消息,Elon Musk正式确认,首辆双电机版特斯拉Model 3在Fremont工厂下线。其实双电机版在一个月前就正式发布了,马斯克终于在推特展示了首台车。与此同时,马斯克还宣布,Model 3的产能新目标是达到每周5000台。规格方面,Model 3双电机版的续航是310英里(约合499公里)、0到60英里的加速时间是3.5秒、极速155英里(约合249公里)/小时、不带AutoPilot的售价是7.8万美元(约合50万元)。

丰田全新跑车 GR Super Sport 确认开发中 搭载赛车发动机

据外媒报道,丰田官方确认旗下全新旗舰跑车GR Super Sport目前处于开发状态中,新车采用2.4L V6双涡轮增压赛车发动机,并搭载混动系统,预计动力输出可达986马力。外观方面,它与丰田LMP1赛车TS050极为相似,采用半球形驾驶舱设计,以摄像头代替后车窗,并且在车身各处追加了不少流线型设计。动力方面,GR Super Sport搭载与丰田TS050赛车一致的2.4L V6双涡轮增压发动机,并同时搭载混动系统,综合动力输出达986马力。

并网销售实施在即 福特汽车产品力待提升

近日,重庆长安汽车股份有限公司和福特汽车(中国)进行了新组建全国销售服务机构的工作。全国销售服务机构将取代现有的长安福特汽车有限公司销售分公司,并作为独立的业务部门直接向长安福特董事会汇报。

『繁荣』背后 车企加速智能出行布局 交付考验

国家发改委产业协调司司长年勇此前表示,智能汽车已成为全球汽车产业发展的战略方向。今年以来,新能源和智能化再次吸引各方关注。无论是传统车企,还是“造车新势力”,越来越多的造车企业开始在新能源和智能化方向发力,汽车行业未来发展的方向和模式或将迎来新的变化。

互联网助力“智能出行”

要让出行变得智能,背后一离不开互联网。

如今,越来越多的造车企业开始与互联网融合,依托大数据、物联网等加速进入新能源和智能汽车市场。业内专家称,这一波“互联网造车”的热潮说明汽车产业进入到了创新风口期,这也是汽车行业创新转型的重大机遇。

近日,新造车企业拜腾宣布完成5亿美元B轮融资,主要投资方包括一汽集团、宁德时代、启迪控股以及江苏“一带一路”投资基金等。拜腾首席执行官兼联合创始人毕福康表示,拜腾将汽车研发、制造的经验与互联网创新科技深度结合,实现智能互联出行变革,本轮5亿美元的融资将主要用于技术研发和产品开发。

除了拜腾这样的“造车新势力”,传统汽车企业也开始“牵手”互联网。据了解,北汽集团已与博世、百度、科大讯飞等高新技术企业在自动驾驶、车联网、在线导航、语音交互等领域展开深度合作,加快智能网联技术的开发与应用。

专家指出,互联网与汽车工业的融合是未来发展趋势。无论

传统汽车企业,还是新兴造车企业,都将智能网联汽车、智慧出行方案,以及智能制造作为重要抓手。在此过程中,新老汽车企业将展开竞争,同时也相互促进、相互合作,推动整个产业转型升级,加快发展。

一汽集团董事长徐留平曾表示,未来会把重点放在新能源和智能化方面。目前已投资一大批新能源关键核心技术领域,相继在电机、动力电池系统、纯电动整车专用平台等方面取得创造性成果。

值得一提的是,拜腾全球总部日前在南京正式启用。经过一系列战略转型升级,南京已成为“中国制造2025”试点示范城市和智能制造核心区域。拜腾将南京作为研发中心和生产基地,引入国内外优秀合作伙伴进驻南京,在不断优化自身全球供应链体系的同时,助推南京智能产业集群和中国智能出行产业的发展。

对于势头强劲的“互联网造车”热潮,业内分析师同时提醒,互联网思维的概念好听,但如何将差异化落实到汽车生产中,新造车企业们需要好好思考。

“繁荣”背后的交付难题

2018年下半年,新造车创始人们将陆续面临承诺过的“批量交车”时间节点。这意味着,考验正式开始。

实际上,虽然新造车企业融资脚步不停,但少见量产交付。业内普遍认为,新造车运动已进入拼产品、拼用户体验的关键时期,但对于造车新势力来说,能否如期交付仍是未知数。

目前新造车企业中,已有产品落地的企业有十几家,但仅有少数几家企业真正实现了产品交付。在今年的北京车展,观察各家企业展出的车型不难发现,蔚来、威马、奇点等公司展出的是即将量产交付的车型,而拜腾、正道等人局较晚的企业展出的是量产车的概念版本,离真正量产还有距离。

日前,拜腾在上海发布第二

款产品豪华轿车概念车BY-TONK-ByteConcept,预计2021年上市。而其首款产品BY-TONM-ByteConcept的量产车预计2019年上半年生产,同年第四季度上市。

对于拜腾如何确保明年按时交付,毕福康对此很有信心。他表示,所有规划都没有变,一切都在按进度推进。对现代制造企业来说,最大的困难不是制造本身而是物流体系,需要在正确的时间、正确的地点交付正确的零部件,这需要有一个很好的数据系统和物流系统。

全国乘用车协会秘书长崔东树表示,目前新造车企业想要按照预期实现量产不太现实,延迟很正常。未来如果产品各方面达不到之前宣称的水平,对于造车新势力而言,的确是一场生死考验。