

为应对新排放标准,车企开始重新评估欧洲小型车战略

欧洲小型车正在成为“濒危物种”

本报记者 林安东 编译自《汽车新闻》

在欧洲,消费者更喜欢精致的小型车,但这种状况即将发生转变。汽车制造商们为了应对新立法,包括安全和尾气排放,特别是二氧化碳排放,开始重新评估原有的小型车战略。



小型车面临巨大挑战

对于小型车而言,最根本的问题是,如果要满足新的法规,车企在技术上所需的研发成本将使其在市场上失去原本的价格优势。

欧宝将放弃旗下的Karl和Adam微型轿车。PSA集团旗下品牌标致和雪铁龙则表示,108和C1微型轿车不太可能“存活下来”。福特一位消息人士证实,公司将停止向欧洲出口印度制造的Ka+小型车。与此同时,戴姆勒已开始将smart品牌的生产和开发转移到中国,其与浙江吉利控股集团成立的合资企业将从2022年起在中国独家生产这种小型汽车。这一决定也给雷诺的Twingo小型车打上了一个问号,因为这款车是与目前的smart车型系列一起开发的。

“新的二氧化碳排放规定要求汽车制造商为每辆车配备的技术成本高达数千欧元。”研究及经纪公司Sanford C. Bernstein分析师马克斯·沃伯顿在一份报告中写道:“大型汽车的

还没准备好为新技术埋单

“小型车在减少二氧化碳排放上是最难的。”福特欧洲董事长史蒂夫·阿姆斯特朗如此说道:“车辆越小,利润率越低,实现排放目标的难度就越大。”

PSA欧洲负责人马克西姆·皮卡特也表达了同样的观点:“任何一家汽车制造商盈利的能力都面临着压力,因为出于安全和排放因素,我们不得不把所有的技术都加载到车辆上。”

小型车生产成本会变得

价格和利润率足以覆盖这些成本,而小型车根本不行。这些细分市场可能很快就会被许多车企抛弃。”

根据研究公司JATO Dynamics的数据,随着欧盟的规定从明年开始生效,汽车行业必须将车辆的二氧化碳平均浓度从去年的每公里120.5克降低至95克。如果不采取某种电气化配置,目前大多数微型汽车无法达到每公里95克以下的平均排放要求。

欧盟正在最后敲定一项计划,一旦今年正式形成,那么到2025年,汽车制造商的二氧化碳排放目标将在2021年的平均水平上降低15%,到2030年再降低37.5%,这意味着二氧化碳平均排放量将低于每公里60克。届时,汽车制造商需要更便宜、更容易被接受的大众化电动汽车,才能支撑继续销售传统的SUV,否则就有可能面临罚款。

这意味着汽车制造商最轻型的汽车——曾经帮助公司降低二氧化碳平均排放量的汽车,将不再继续发挥抵消大型汽车排放量的功能。

更高的重要原因,对于他们继续使用的内燃机,更严格的氮氧化物排放标准将于2020年9月生效。阿姆斯特朗估计,无论是使用柴油发动机还是汽油发动机,将尾气排放纳入新标准的成本约为每辆车2400美元。此外,欧盟还要求从2021年开始增加一系列主要以摄像头为基础的安全设备,这也将增加小型车的成本。

一种选择是通过部分车型的电气化来减少二氧化碳

排放,比如增加轻度混合动力、全混合或插电式混合动力技术。但对许多品牌来说,这种解决方案在经济上并不可行。伯恩斯坦的分析显示,一辆48伏的混合动力汽车成本最高要增加1100美元,一辆全混合动力汽车增加的成本是它的两倍,而一辆插电式混合动力汽车的价格将上涨约5600美元。

很明显,微型车和小型车无法承受额外增加的这些成本。斯柯达全球销售和营销主管阿兰·法维表示:“人们还没有准备好为此埋单。”

菲亚特和雷诺是欧洲最依赖小型车的两个品牌,这两个品牌2018年欧洲总销量的60%以上依赖于小型车。菲亚特此前在欧洲市场获得成功,主要得益于受欢迎的500和Panda,它们是该细分市场最畅销的两款车。

这一现实可能会导致其

电动化能否成为出路?

目前,小型车和微型车的电气化只占市场很小的一部分。

虽然丰田已经证明,汽车公司可以在小型汽车上使用全混合动力系统,雅力士的成功就是一个例子,但丰田在混合动力系统上实现了规模经济,部分原因在于日本对这种系统的强劲需求。这种需求也将助推本田于明年推出新款混合动力版Jazz小型车。日产汽车则表示,其将在欧洲推出e-Power系统,这种系统目前只在亚洲销售。

明年,菲亚特将在一个新平台上推出纯电动版Fiat 500。一些汽车制造商认为,电动化是小型车唯一可行的发展道路。雪铁龙品牌首席执行官琳达·杰克逊表示,

母公司菲亚特-克莱斯勒汽车公司(FCA)在新排放标准实施之初,因无法满足法规要求而受到影响。

FCA计划在未来三年内斥资18亿欧元用于购买积分,最大限度降低其在欧洲和美国支付的与排放相关的罚款,其中包括支付给特斯拉的款项,以弥补FCA在欧洲的高排放。

FCA还将受益于超低排放汽车的“超级积分”,直到2022年。菲亚特已经淘汰了双缸发动机,因其Panda和500在实际二氧化碳测试中表现不佳。不过,该公司表示仍将致力于这一细分市场。

一位发言人称:“FCA一直致力于降低汽车的污染和安全性,但这并不意味着必须放弃满足特定客户需求的细分市场。”

Citroen C1的未来很有可能是电动汽车。雷诺ZOE是去年在欧洲销量仅次于日产聆风的第二大纯电动汽车,这款车持续受欢迎的架势让制造商们看到了小型车未来实现电动化的希望。

在日内瓦车展上,标致推出了e208,对标ZOE。欧宝和雪铁龙也准备推出相关的全电动小型汽车。标致雪铁龙的电气化战略正是将纯电动汽车集中在续航里程不那么重要的小型汽车上,并在传统份额更大的大型汽车上增加插电式混合动力技术。本田将于明年9月法兰克福车展开幕后推出一款小型电动汽车Honda E。与此同时,达契亚、日产和马自达预计也将在明年年中推出小型电动汽车。

现代将投资15.5亿美元,建首座印度尼西亚工厂

现代汽车近日表示,公司已经与印度尼西亚签署了初步协议,将在该国建立一座新工厂,这将是现代位于东南亚的第一座工厂。现代汽车将与主导印尼市场的日本车企展开竞争。截至目前,现代汽车已在8个国家建厂。

现代汽车表示,在2030年之前,公司将对印尼汽车制造工厂投资15.5亿美元,用于产品开发和运营。现代汽车表示,该工厂将坐落于雅加达东部的勿加泗市,预计将于2021年末投产,初期年产能能为15万辆。后期将提升至25万辆。

现代汽车计划在这座工厂生产SUV和MPV车型。与此同时,该集团正在考虑在此生产针对东南亚市场定制



的电动汽车。

现代汽车透露,在印尼建立工厂,可以帮助他们规避东盟地区所收取的5%-8%的进口关税。印尼是东南亚地区最大的汽车市场,该工厂将会满足印尼以及其他东盟国家的需求。

目前在东南亚市场上,韩国车企还远远落后于日本竞争对手。研究机构的数据显示,今年1月到9月,现代汽车在东南亚市场的销量仅为12.28万辆,而丰田的同期销量达到了85.4万辆。

美国新智能交通信号灯系统,可减少25%出行时间

据报道,美国卡内基梅隆大学的研究人员与机器人专家在城市工程师和基金会的帮助下,研发和部署了一项技术——Surtrac,以保持交通畅通。该技术的软件可以让信号灯之间“互相交谈”,每个信号灯都能通过感知不断接近的交通流,生成优化十字路口交通的时间规划。然后,此类信号灯会与相邻的信号灯共享时间规划,以协调行动。

该系统利用人工智能技术,根据交通状况协调交通信号灯,改善了交通流量,将平均出行时间减少了25%。而且由于它让汽车的空转时间减少了40%,空气污染也相应减少了。

如果车辆都配备了能够与交通信号灯直接通信的设备,就可与交



通信号灯共享额外的数据,以提高交通效率。Surtrac能够建立交通流量模型,并优化交通流量,而联网的基础设施可以提高人类驾驶和自动驾驶汽车的安全性和流动性。

虽然不能让所有车辆都联网,但从短期来看,网联汽车技术能带来很多好处。例如,货运公司可以知道他们在城市中的路线。如果车队配备了通信能力,智能交通信号灯可以优化路线,网约车公司也能够搭载更多乘客。