

# 上汽大众ID.系列累计销量近4万辆

## 合资车企能否突围新赛道？

首席记者 李修惠

“姜还是老的辣”，这是很多人看完今年1月销售数据的第一想法。

今年1月，上汽大众销量同比增长51.69%至13.06万辆，其中，ID.系列产品销量持续攀升，截至目前，ID.系列累计销量已近4万辆。

作为合资品牌电气化转型的代表，ID.系列的月销量站上万辆台阶指日可待。这样的销量增速，即便是放在整体智能电动车赛道来看，也是很快的。

### 预计今年销量翻番

ID.系列车型在欧洲一上市就立刻成为“销冠”，但这一系列去年在中国销售70625辆，未能实现大众集团原先8万~10万辆的销量预期。

有业内人士指出，虽然从单月销量来看，大众ID.系列与排名靠前的造车新势力还有一定差距，但这几个月销量的逐步攀升，说明ID.系列的市场存在感正在上升。

对于ID.系列今年的销量，大众集团方面很是乐观。“虽然目前仍尚未看到芯片供应保障稳定的趋势，今年ID.家族在华实际销量还是应该能翻番。”大众汽车中国区总裁Stephan Wollenstein在近期的简报会上表示。

### 产品营销多维发力

此前，合资车企在智能电动车之战中掉队明显。Automobility Ltd.创始人Bill Russo表示，在中国的智能网联电动车大战中，像大众、通用、丰田这样的



选手没有保持住在燃油车领域的优势地位。

ID.系列不但需要正面迎战特斯拉、蔚小理，也承担着与同价位燃油车竞品竞争的任务。这让ID.系列车型在中国上市以来，销量的每一次涨跌都在聚光灯下。如果ID.系列销量能够逐渐起来，其他的合资新能源车型热度也将逐渐被带动。

业内人士认为，ID.系列能够代表合资车企率先突围，在产品营销层面下了很大功夫。如在产品层面，大众虽不是合资品牌里最早投放电动汽车产品的车企，但其投放产品的速度和决心却是前所未有的。去年，随上汽大众投资170亿元的新能源汽车工厂落成投产，大众品牌迎来ID.产品的厚积薄发，一年内连推ID.4 X、ID.6 X、ID.3三款车型。

同时，为ID.家族量身定制的代理制营销模式全面铺开，ID. Store (X)走进城市商圈，开拓新零售业态，打造线上线下互通的全新购车体验。

不仅如此，去年年底，上汽大众首家ID.交付中心在上海正式开始营业，对接上海ID. Store (X)及邻近4S店的交付业务，带来一站式交付体验。截至目前，已为千余组用户完成ID.车辆的交付。

在ID.交付中心，

用户可在一天内完成验车、付款、装潢、临牌上牌等手续，便可快速提车。当天，用户还可在ID.交付专员的帮助下，快速申领牌照额度、确认上牌信息，以最短时间完成上海正式牌照申领。此外，ID.交付中心现场还有上汽大众专业工程师驻场，提供一对一车辆讲解服务，并有专人介绍App使用及车机绑定等，使用户轻松上手，快速掌握新能源车的使用。

### 深耕品质优势

“如果合资品牌一旦觉悟，花费更多的功夫并借助自身技术优势来打造新能源车型，极有可能在新能源汽车板块崛起。”浙江新能源技术应用研究院研究员陆安程认为，合资品牌车企一是有技术积累的优势，在诸如电动化、智能化等技术上并非空白，也很容易与高通、微软、英特尔等智能汽车零部件供应商结盟；二是在工艺水平上，包括大众、宝马、丰田等都有先进的生产工艺与成熟的质量控制体系，很容易构筑新能源汽车的质量优势；三是在品牌上，合资品牌有较为健全的品牌体系及较强的影响力，如果加上技术、设计、工艺、质量、管理等因素，会获得很强的市场竞争力。

上汽大众在电气化

转型过程中，不仅带来了丰富的产品结构，也继承了被国内消费者所信赖的德系品质。

在消费者较为关注的电池安全方面，ID.系列产品的电池系统前后经过了338项的安全验证，远超国家相关标准，让消费者彻底免去了对于纯电动车安全性的后顾之忧，同时也是上汽大众造车实力的集中体现。

随着新产品进入车市，上汽大众收获了众多来自第三方权威机构的奖项与评级。作为ID.家族的领航者，ID.4 X继2021年春ID.4荣获“2021世界年度车”之后，不断在国内续写成功故事。在中保研C-IASI测评新版规程中，ID.4 X获All Good评价，这是C-IASI测评史上的最好成绩，展现从全生命周期考虑用户用车安全和用车成本的大厂研发思路。此外，ID.4 X获得“2022中国年度车”榜单上的“中国年度环保车”，其在续航里程、操控性、驾驶乐趣等方面的出色表现给评委留下深刻印象。

今年是新能源汽车补贴最后一年，一波新能源汽车购置需求将提前释放。ID.系列若持续做好营销以及智能网联系统的更新，或将走出市场磨合期，迎来销量井喷，讲好“欧洲销冠”的“中国故事”。

### 重塑电动时代性能新规则

## 威廉姆斯智己L7 漂移视频获百万点击量

本报记者 严瑶

“看着够炫的！”“期待实车试驾感受。”2月15日，智己汽车官方推出了一则威廉姆斯车队测试智己L7极致驾控性能视频，短短一天时间，该视频在微博、微信平台就获得了超过100万的用户点击量。

随着汽车产业向着电气化方向加速迈进，越来越多的纯电动车型出现在了市场中。“我们希望找到属于电动车的驾驶体验，赋予其纯正的驾控乐趣，以此重塑电动时代的车辆性能新规则。”智己汽车联席CEO刘涛说。

### 远超美国五星抗侧翻系数标准

在英国著名的米尔布鲁克试车场，智己L7的漂移炫技让网友印象深刻。

为何要做这样一种测试？在智己汽车整车架构及集成主理人康飞看来，单纯的“加速快”并不等同于驾驶乐趣。“真正的驾驶乐趣是在驾驶过程中不断带来信心。”康飞说，“智己L7在开发之初便以此为目标。”

由此，一套基于iO“原点”的高端纯电架构诞生了。“这是一个从零开始打造的高性能架构。”康辉说，它不仅具备出色的高性能车身布局，拥有前后50:50完美轴荷比。同时，智己L7拥有490mm跑车级超低重心，可以实现1.69的最高五星抗侧翻系数。“这个数据远超美国1.45的最高五星抗侧翻标准。”

与此同时，毫秒级

响应CDC电控减震器让智己L7即便在加减速和颠簸路面上，也始终保持稳定姿态。“车辆可以在10毫秒的瞬间，快速调节悬架阻尼大小，让智己L7在不同路况有更合适的阻尼设定，带来更稳定的行驶质感。”康飞说。

### 108项驾驶性能指标调校

事实上，为了达到高水准的驾驶体验，威廉姆斯前瞻工程团队对智己L7进行了实车调校，并对108项驾控性能指标反复测试验证。

尤其在底盘开发阶段，多位经验丰富的威廉姆斯调校大师全程参与智己L7的底盘开发及调试，协同智己汽车工程师对调试需求进行了充分仿真及虚拟验证，共同参与定制了实车开发阶段的全套调试样件。

相关数据显示，智己L7在低速行驶时，后轮与前轮反向偏转，可实现车尾主动向外，转弯直径减少约1.3米，达到10.8米，提高车辆在狭窄城市街道中的行驶机动性，接近D级车的车长，却能带来媲美A级车的转弯灵活性。在高速过弯和高速变道时，后轮与前轮同向偏转，可实现车尾主动寻迹，有效控制车辆甩尾和横摆，提升车辆操控极限。其中，在80公里/小时的速度时高速变线，可降低30%的横摆角速度，带来更敏捷的高速驾控体验。

据悉，经智己汽车与威廉姆斯大师团队联合调校，智己L7的卓越性能表现还将带来更大惊喜。

