

插电混动市场上演关公战秦琼

荣威550 Plug-in VS 比亚迪秦

本报记者 郭勇

如果你正打算购买一辆既能充电又能加油的插电式混合动力汽车，市场上主要有两类在售车型可供选择，一类是以宝马5系、沃尔沃S60L为代表的豪华车，另一类是以上汽荣威550 Plug-in与比亚迪秦为代表的自主品牌车型，后者由于定位和价格更为亲民，更能为消费者所接受。

荣威550 Plug-in与比亚迪秦在尺寸、动力、性能等方面均非常接近，如何选择让人颇为纠结。通过一番调查采访，记者发现这两款自主品牌车型都有突出的优点，但也不乏短板。对于消费者来说，除了比价格外，还需考量车辆的综合实力。

价格差距缩小

上汽荣威550 Plug-in和比亚迪秦同为自主品牌插电式混合动力汽车，分别于2013年11月、12月上市销售，上市时间非常接近。自上市以来，秦的市场表现更为突出，外界分析主要原因是秦在价格上具有较大优势。

今年5月，比亚迪秦推出了双冠版旗舰Plus和新旗舰型，价格比老款车型上涨了1万~2万元；今年7月，荣威550 Plug-in推出了2015款新车，价格维持不变。记者从位于元江路的上海文洋闵行荣威4S店和春申路的上海形新比亚迪4S店了解到，2015款荣威550 Plug-in旗舰版和豪华版的市场指导价分别为25.98万元、24.88万元，比亚迪秦旗舰Plus和新旗舰型的市场指导价分别为21.98万元、20.98万元。在包含国家、地方两级补贴的情况下，荣威550 Plug-in高配车型可享受部分终端优惠，实际价格在19.5万元左右，而比亚迪秦高配车型的实际价格为16.68元，两者的成交价格差距已逼近3万元，低配车型的差价也类似。目前，这两款车的价格差距已经从去年的五至六万元缩小至三万元左右。

销量此消彼长

由于在价格上有一定优势，秦的销量一直领先于荣威550 Plug-in。但从今年下半年开始，这一局面在上海市场已经悄然发生了变化。

7月份，比亚迪秦和荣威550 Plug-in在沪的上牌量分别为2947辆和1140辆。到了8月份，秦和550 Plug-in在沪的上牌量分别回落至936辆和631辆，秦的跌幅非常明显。截至目前，这两款车9月份上海上牌数据还未公布。业内人士分析，比亚迪秦和荣威550 Plug-in销量的下滑与近期上海加大新能源牌照额度审核力度有关。从今年起，上海新能源汽车的上牌政策有所调整，购买插电式混合动力车必须由第三方公司评定客户的购买资格，出具车位、充电桩安装证明后才能上牌。不少消费者没有充电条件，买秦是想当燃油车用。新



政策出台后，一部分消费者提出了退车申请。因此，在销售端秦受到的影响远大于550 Plug-in。

据了解，上汽今年新能源汽车规划产能为12000辆，较去年6000辆的产能规划翻了两倍。据上汽新能源汽车销售负责人介绍，接下来预计每月将生产1500辆左右荣威550 Plug-in，到年底时产能还会有进一步提升，以满足日益增长的市场需求。由此可见，荣威550 Plug-in的销量还有很大提升空间。

营销各有所长

在插电混动市场，秦能当上领头羊与比亚迪的口碑式营销密不可分。通过线上线下互动，油粉（比亚迪粉丝）们的正面宣传让秦在口碑方面形成了有效传播，车主的忠诚度非常高。荣威550 Plug-in在营销渠道上自己的特点，今年上汽联合大型国企在上海举办多场推介会，借力国企员工用车拉动新能源汽车销量增长。

记者在采访比亚迪秦车主时了解到，除了价格低之外，配置高也是吸引他们的主要卖点。荣威550 Plug-in车主表示，车辆的综合油耗非常低，大大节省了用车成本，但车内的智能配置确实少了一点。面对配置方面的短板，2015款550 Plug-in在智能化方面有了大幅升级，搭载了堪称“最强大脑”的inkaNet5.0智能网络行车系统。

技术截然不同

选择一款新能源汽车，仅仅比

车价和配置显然还不够，技术是最核心的环节。从动力系统设计的核心技术含量来讲，荣威550 Plug-in的全时全混系统要高于比亚迪秦的单电机方案。

荣威550 Plug-in采用双电机+插电方案，没有传统的变速箱。而比亚迪秦采用单电机+插电方案，是目前比较简单的一种混动方案，电机集成在传统变速箱里。来自上汽的技术专家表示，荣威550 Plug-in其实相当于插电式燃油增程车，这款车只搭配了一款80kW、1.5L排量的自然吸气发动机，原因就在于这种混动方案中发动机一般不参与驱动，因此不需要太大的功率，只用作电量不足的时候带动发电机给电池组充电。但这种混动方案设计的难点在于发动机与电动机的组合上，上汽自主设计的EDU电驱系统很好地解决了发动机与电动机的组合问题，动力既高效又环保。

比亚迪秦最大的卖点在于价格和配置，而不是省油。由于秦采用的单电机方案本身存在着诸多不足，除了制动能量回收，车辆在行驶中不能充电，因此插电模式在很大程度上只是为了应付车辆在市内短途行驶的情况。在日常使用中，荣威550 Plug-in车主的实际油耗大大低于比亚迪秦车主的实际油耗。



扫一扫，看更多相关新闻的图片或视频

总结观点

通过对比不难看出，上汽荣威550 Plug-in和比亚迪秦采用了不同的技术路线，理应市场定位有差异，目标人群也不相同。否则两者之间的竞争犹如关公战秦琼，如何比？

比亚迪秦的插电混动方案是现阶段的一种过渡策略，车辆在行进中发电时电动机不能参与驱动，这样一来就完全失去了节油的意义，选择秦的消费者往往更注重价格和配置。荣威550 Plug-in的全时全混技术走插电混动高端技术路线，相比纯电动车，550 Plug-in不用担心断电无法行驶；相比普通混动车型，它又可以最大限度地实现经济

的电力驱动，选择荣威550 Plug-in的消费者多为环保人士，对节能技术有更高的要求。

由此笔者想到，1984年苹果发布了第一代Macintosh计算机，定位于高端市场，价格比IBM兼容机贵了很多，当时被外界认为过于超前。通过走差异化路线，苹果电脑在与品牌兼容机的竞争中逐渐脱颖而出，成为了技术、性能、品味、时尚的标杆，深受消费者欢迎。在新能源汽车市场，上汽同样应另辟蹊径，将目标人群锁定在对技术敏感而非价格敏感的人群上。在单点突破、塑造良好口碑之后，其他的诉求便会是自然而然的结果了。

荣威550 Plug-in、比亚迪秦车主调查

荣威550 Plug-in

邵女士

购车时间：2014年3月
行驶里程：18000公里
实际油耗：2.0升/百公里
行驶状态：70%用电行驶
满意之处：油耗低，堵车时非常节能
不足之处：高速行驶隔音稍差

陆先生

购车时间：2014年5月
行驶里程：19000公里
实际油耗：0.8升/百公里
行驶状态：95%用电行驶
满意之处：用车成本低，操控性不错
不足之处：配置低，导航系统不好用

优势：

*轴距达到2705mm，车内空间大
*底盘采用四轮独立悬挂
*行驶中可充电，综合续航里程长

短板：

*车内配置不够丰富
*高速行驶时隔音稍差

比亚迪秦

陆女士

购车时间：2015年2月
行驶里程：8000公里
实际油耗：4.5升/百公里
行驶状态：90%用油行驶
满意之处：配置高，想要的都有了
不足之处：车内空间不太够用

陈先生

购车时间：2014年7月
行驶里程：15000公里
实际油耗：3.0升/百公里
行驶状态：50%用油行驶
满意之处：加速快，APP功能强大
不足之处：内饰一般，乘坐舒适性差

优势：

*0-100km/h加速实际约为6秒左右
*智能钥匙、遥控驾驶等全系标配
*搭载功能强大的云服务系统

短板：

*车身尾部设计不协调
*内饰做工不够精致

荣威550 Plug-in和比亚迪秦车型参数

车型	荣威550 Plug-in	比亚迪秦
长/宽/高(mm)	4648/1827/1479	4740/1770/1480
轴距(mm)	2705	2670
动力系统	1.5L VTI-Tech发动机 +67kW电机	1.5L涡轮增压发动机 +110kW电机
动力总成最大扭矩	587Nm	490Nm
电池单元	A123电池	自主电池
行驶中最大充电量	50%	24%
充电模式	7种	4种
悬挂方式	四轮独立悬挂	非全独立悬挂
油箱容积	30L	50L
百公里油耗	1.6L	1.6L
油电合计续航里程	600公里	未公布