

丰田将在上海建立独资新工厂？

据日经新闻于12月23日报道，丰田汽车已决定在中国上海建立一座全新的电动汽车生产工厂，主要生产其豪华品牌“雷克萨斯”车型。此次投资不同于过去的合资模式，丰田将首次单独建设并运营这座工厂。

雷克萨斯电动化

据多位知情人士透露，丰田已经在上海市内确定了建厂用地，预计这座工厂将在2027年左右投入运营，主要生产销往中国市场的雷克萨斯汽车。2023年，雷克萨斯在中国的销量大约为18万辆。

目前，雷克萨斯车型主要依赖日本生产并出口到中国市场，预计丰田将成为首家在中国单独建设工厂的日本车企。

在与本土电动汽车制造商竞争日益激烈的背景下，其他日本车企在中国市场的表现持续低迷。2023年，本田和日产的销量同比下降超过10%，三菱汽车宣布退出中国市场，日产则关闭了部分工厂并削减了产能。

相比之下，丰田的表现相对“坚挺”。2023年，丰田在中国的销量降幅仅为2%。其中，雷克萨斯品牌销量实现了3%



增长。

雷克萨斯计划到2035年实现全球销量100%为电动汽车，并计划到2030年销售100万辆电动汽车。从2030年起，雷克萨斯在中国、北美和欧洲市场销售的所有车型都将转为电动化。

日媒广泛关注

丰田汽车计划在中国建立新工厂的消息引起日本媒体广泛关注。日本时事通讯社12月24日分析称，中国已经放宽汽车生产外资限制，美国电动汽车巨头特斯拉作为外资在上海建了首座独资工厂。此前，在中国销售的雷克萨斯品牌汽车主要是在日本生产并出口到中国，而这次的新工厂将负责面向中国市场的纯电雷克萨斯的

本地化生产。

据日本NHK网站报道，随着电动汽车在中国市场的普及和价格竞争的加剧，以发动机驱动汽车为主的日本车企在华销量持续下降，日本车企不得不重新审视其生产体系。报道分析称，丰田汽车希望通过建设新工厂来谋求在中国市场重新崛起。

值得注意的是，这已经不是第一次传出雷克萨斯上海建厂的消息。而丰田对此未予置评，雷克萨斯相关人士则表示，这并非官方消息，公司不予置评。不过，这次的消息来源似乎更为可靠，声势更大。中国行业分析人士认为，当智能电动浪潮成为不可逆转的趋势，当中国拥有全球最完备的供应链，在此建厂生产电动车不失为明智的选择。（王文）

引望独立，长安、北汽、奇瑞、江淮有望增资

华为引望将于2025年1月1日正式独立运营，华为车BU也将并入引望，明年开始盈利，规模将达到数千人，而且原华为车BU的员工将正式转入引望。

目前，引望的股东有阿维塔和赛力斯，它们各持有公司10%的股权。其中，华为占据主导地位，持股80%。

据悉，长安汽车有可能寻求继续增资以获得一个董事会席位。此外，北汽、江淮、奇瑞有望入局，总计将

占据30%股权。

12月19日，华为技术有限公司就AR-HUD（增强现实抬头显示系统）解决方案和智能车灯解决方案，与华阳多媒体、水晶光电等11家公司进行了合作签约。这些业务使得引望在未来除了智驾业务以外，产品定义和用户体验的把握能力得到进一步提升，并在华为原有智能汽车业务的基础上升级。

（关林）

曝特斯拉新款 Model Y 已在上海工厂量产

近日，据相关消息透露，特斯拉新款 Model Y 已与现款车型在上海超级工厂共线。新款 Model Y 将推出5座版和7座版两种车型。5座版代号为“Juniper”，预计于2025年第一季度正式上市。7座版预计于同年第四季度交付，该版本专为中国市场设计，是“特供版”。

据悉，新款 Model Y 采用了与新款 Model 3 相似的设计语言。内饰有可能采用新款 Model 3 同款运动风格座椅，材质和舒适度显著提升。车内配备的智能科技设备更加丰富。新车引入了高效电池技术和驱动系统，续航里程更长，充电速度更快。后驱版本最大功率为230kW，最大扭矩为450Nm。长续航全轮驱动版在CLTC工况的续航里程可达788公里。

设计语言。内饰有可能采用新款 Model 3 同款运动风格座椅，材质和舒适度显著提升。车内配备的智能科技设备更加丰富。新车引入了高效电池技术和驱动系统，续航里程更长，充电速度更快。后驱版本最大功率为230kW，最大扭矩为450Nm。长续航全轮驱动版在CLTC工况的续航里程可达788公里。

（李莉）

宁德时代发布磐石底盘

12月24日，宁德时代发布首款超高安全滑板底盘“磐石底盘”，带电情况下可实现时速120公里正面碰撞中心柱不起火不爆炸的超高安全。

宁德时代方面介绍称，磐石底盘以电池为中心进行设计，采用电池到底盘一体化技术，将电芯直接集成到底盘中，实现和底盘的结构共用。同时基于上下车体解耦的结构设计，磐石底盘可以吸收85%的整车碰撞能量。

针对车型研发投入大、周期长、更新迭代加速的行业普遍痛点，磐石底盘以“内部集成+上下解耦+对外开放”三大

核心特点，匹配丰富 Toolkits 解决方案套件，使用可拓展的软硬件架构和标准化接口设计，可实现不同车型、场景灵活选配，让“一套底盘架构、百变车型”成为现实，极大提升了开发效率、缩短研发周期。整车量产时间，由传统的36个月甚至更长，缩短至12-18个月。

此外，磐石底盘通过上下车体解耦设计，有效打破安全与造型限制，拓展设计自由度。第四代CTC技术与倒置电芯技术，还能提升底盘空间利用率，降低刮底风险。同时，智能化方面实现软硬解耦、软解耦，支持L3至L4智能驾

驶，提供高适配接口，促进智能应用协同。

阿维塔作为率先应用磐石底盘的汽车品牌，将与宁德时代全资子公司宁德时代(上海)智能科技有限公司围绕磐石底盘深化合作。“安全是新能源行业最核心的要求。”宁德时代董事长曾毓群通过视频方式在发布会上表示，磐石底盘承载着公司对高安全性的承诺，也是公司价值创新的又一成果。11月上旬，曾毓群对外称，宁德时代计划提供一个集成远续航里程的成品电动汽车平台，将电动汽车的开发成本降低到原来的十分之一。（刘欣）

奔驰高管呼吁：必须尽快赢回市场份额并重新思考中国战略

据路透社报道，梅赛德斯-奔驰劳资委员会主席呼吁，我们必须紧急夺回市场份额，并重新考虑中国战略，避免年销量降至200万辆以下。他表示，销量下滑对劳资代表来说，是“不可接受的”。

目前，德国汽车行业管理层与劳资代表之间的紧张关系正在加剧，而双方探讨

的问题是，在与中国平价车型展开竞争时，德国汽车制造商如何防止他们的市场份额下滑？德国汽车制造商高管坚称，为了生存，他们必须大幅裁员，而劳资代表指责公司管理层采取了错误的战略。由于该公司在中国市场的需求疲软，奔驰纯电动汽车销量远远落后于宝马集团。（田馥）