

2012第十届广州汽车展即将开幕

11月22日，以“引领方向-驾驭未来”为主题的2012第十届广州汽车展即将开幕。对于今年跌宕起伏的中国汽车市场来说，在错过了“金九银十”的良机后，这一次展会更像是2013年车市残酷竞争的大彩排。与此同时，过去只充当“花瓶”的新能源汽车也有望通过本届广州车展向消费者体现自己的真正价值——这并非小编的美好愿望，而是有一份最新的报告来作为论据。

继承历年来的传统，电动汽车时代网为您准备了新一期的“中国顶尖车展新能源汽车进化史”，我们力求穿透汽车展会中令人眼花缭乱造势声浪，去探寻绿色汽车是如何向我们广大普通消费者一步一步走来。

中国来年车市的风向标

虽然以展会规模、展车数量、全球影响力上广州车展仍然无法比肩北京/上海车展，但对于汽车厂商来说却越来越重要，从新能源汽车的展出数量便可一窥究竟。



上图中显示了2010年到2012年“三大车展”中绿色展车(包括新能源与节能汽车)的大致趋势，实际上北京/上海车展2010年之前的新能源展车数字也相当高，但多是以概念车的身份出现，观众的关注度很低，不少展车后来都逐渐淡出了人们的视野。

这种情况从2011年发生了变化，借着前一年世界电动车大会(E25)的余温、以及业界对电动汽车的“五分钟热度”未减，除丰田之外的其它车企开始推动纯电动和混合动力车型的上市销售，包括比亚迪、众泰、江淮等民营企业也不在纸上谈兵，这在当年的广州车展上显得十分卖力，也为来年这几家企业(当然还可以算上奇瑞)在新能源行业的风生水起做好了铺垫。在这一点上，广州车展的确更有资格称作“中国新能源汽车的风向标”。

而今年广州车展注定将更为热闹：在遭遇延绵不绝的“钓鱼岛”事件、“反日”事件的打击后，以华南为大本营的日系合资品牌并没有退缩，而是集体参展，尽管预期将会在推广活动上较为低调，但低碳环保、且可以在广州“百分之百中签”的新能源车型仍然是这些企业手中可以打的屈指可数的几张“牌”。与此同时，包括大众、宝马、奔驰-比亚迪(腾势)等国际巨头都将新能源车型入华的时间表定在了2013年，而上汽、北汽、一汽、比亚迪、江淮也将在明年阻击外资电动车的“入侵”，吉利等企业仍未“摊牌”，这就使得本届车展“火药味”更浓。加之中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬“自主品牌将会死掉一半”的话言犹在耳，很可能会刺激自主车企为明年的车市奋力一搏。

第一种进化：技术路线更为多样

实际上，诸如纯电动、混合动力、氢电池等等技术路线“一直都在那里”，只是不受关注而已。但从这四届重要车展来看，一些车企在努力涵盖各种技术路线——如上汽就拥有纯电驱动(全尺寸轿车与城市微车均有)、中/重度混合动力、插电式混合动力、氢燃料电池等几乎所有的车型。在插电式混合动力成为许多车企“标配”的同时，北汽、广汽、奇瑞等厂商也开始研发增程式电动车这种前景看好的技术。与之相对应的，过去只是被用来“装饰门面”的纯电动汽车，则由于短期内不能打开市场，同时混合动力成为“过渡技术”的深入人心，因此使得纯电动展车所占比例正在逐步下降。

值得注意的是，大众为了扩大与丰田的竞争面，正在进行多车系“蓝驱”化。本届车展上，大众将首次展示帕萨特蓝驱，迈腾蓝驱，速腾蓝驱等一系列大众汽车蓝驱车型，这种上门“叫板”的方式是否能够对丰田混合动力体系带来震动？实在是值得期待的一场对决。

第二种进化：上市车型更丰富

从2010年的屈指可数、到2012年北京车展近20款“可以买到”，新能源汽车正在呈现加快接近我们生活的脚步。

过去的两年，尽管新能源汽车的口号喊得“震天响”，但实际出台的扶持政策却寥寥无几，拿不到补贴、法规不支持、上路上牌都成问题，这样的状态下新能源车怎么可能繁荣呢？

进入人人说“冷”的2012年，国务院出台了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》，提出“提出，我国将以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向，当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车，提升我国汽车产业整体技术水平。到2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆，燃料电池汽车、车用氢能源产业与国际同步发展。”

在方向明确之后，中央各部委终于开始行动，财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委联合下发《关于扩大混合动力城市公交客车示范推广范围有关工作的通知》，打破了25座“十城千辆”试点城市的桎梏，新能源汽车推广的步伐也随之加快。同时，财政部、工业和信息化部、科技部将组织实施新能源汽车产业技术创新工程，中央财政从节能减排专项资金中安排奖励资金，支持新能源汽车产业技术创新。而十一个中央国家机关单位启动新能源电动公务用车试点示范工作，更是拉开了新能源汽车加速推广的大幕。

而在中央各部门的推动下，各地方政府也开始提速，广州在施行中小客车指标摇号、拍卖政策中，给新能源车型留出了每月1080张牌照；而上海则将对前两万名购买新能源汽车的消费者给予免牌照费的巨大优惠。尽管北京的新能源汽车购买政策还存在争议，但也有可能在“十八大”之后正式出台。

在企业层面，仅提两个数字，比亚迪汽车董事长王传福日前透露，比亚迪今年第四季度有望在新能源汽车领域盈利，而全面的新能源车销售可望达到4000台；而江淮汽车官方公布的数据显示，截至目前，他们的江淮同悦电动轿车投放数量也接近4000台。在这些先行者的成绩面前，其它企业有什么理由裹足不前呢？

第三种进化：“绿色宝贝”更养眼

虽然大多数人去车展看的主要是车，但时至今日，车旁的模特漂不漂亮已经很大程度上决定一辆新车能否让观众流连忘返。从2010年的双环的青涩学生妹、到2011年比亚迪的“小林志玲”高珊，新能源汽车正在告别昔日“爹不疼、娘不爱、车模也不在”的尴尬场面。相信今年的广州车展，我们将会看到更多的车模美女在绿色汽车旁阳光靓丽的身影。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition_news_40655.html