

## 2013年量产 宝马新能源车进入实战阶段

每一场技术变革的战役中，最终胜出的往往只是为数不多的几家。尽管几乎所有汽车厂家都已经意识到，新能源汽车将成为未来汽车发展的主战场，但并非所有汽车厂家都会为了飘忽不定的未来而全力以赴，更何况眼前的一切已经足够让人操心。

在目前中国的豪华车市场上，宝马在与奥迪、奔驰等竞争对手的竞争中，并没有太大的优势。奥迪依旧一路领先，而奔驰却紧追不舍。新5系长轴距版投产后，宝马才算“扳回一局”，部分缓解了对手带来的竞争压力。统计显示，今年第一季度，宝马在华销售58506辆，同比增长71.2%。其中，新5系长轴距版的销量达16259辆，与去年同期相比猛增114%。

为了突破现有的竞争格局，以发动机起家的宝马在新能源汽车的研发上不遗余力。早在40年前，宝马1602电动车就曾被用于1972年慕尼黑奥运会马拉松项目的引导车；1991年在法兰克福车展上，宝马展出了E1电池驱动概念车；之后，宝马又推出7系氢燃料电池车。然而，由于氢燃料车还不具备普及量产的可能，宝马又将目光锁定在目前最为热门的电动车上。

“管理大师彼得·德鲁克说过，预见未来的最好方法就是亲手打造一个未来。”4月17日，上海车展前夜，在宝马“电亮中国”发布会上，华晨宝马总裁康思远引用这句话来强调新能源车对于宝马未来发展的重要意义。当天，宝马不仅带来了MINI纯电动车、宝马纯电动车Active E，还全球首发新宝马5系长轴距插电式混合动力汽车。

据透露，5系长轴距插电式混合动力车是由华晨宝马研发并将在沈阳基地生产，在核心部件的采购单上，电池、电动机、电控系统及变速箱等核心部件也都是由上海、苏州、杭州的供应商提供。“在中国发展新能源车，就必须在中国研发、中国本土采购。”康思远告诉记者，5系长轴距插电式混合动力有两方面的优势：在市内以电能驱动实现零排放，同时拥有传统车辆的舒适性；需要长距离行驶时，混合动力系统能够解决燃料不足、续航里程短的问题。“我认为在宝马5系这个级别，插电式混合动力车将是适合中国市场的完美解决方案。”

“宝马在新能源发展方面有着清晰的规划。今年2月，宝马正式发布了全新电动车子品牌——宝马i。”康思远表示，2013年，宝马i3将成为宝马集团第一款专为城市交通打造的纯电动量产车型，同时，第一款量产电动跑车宝马i8也将上市销售。其中，前者为纯电动汽车，后者为插电混合动力车型。“不能将宝马i品牌简单地看成是一个电动车品牌，它是在探索一套电动车方案。”

据悉，早在2008年，宝马就推出MINI E纯电动车，并在英国、美国和中国等地投放500辆进行测试，目前共有50辆在北京和深圳路试。“目前来看，虽然车展上展出了不少电动车，但真正能在路上进行测试、了解消费者需求的电动车还很少。”华晨宝马营销高级副总裁戴雷认为，电动车从研发到开始量产需要很长时间的 effort。“在未来5~10年，电动车的比例不会超过汽车市场的10%。”

和宝马一样，奔驰、奥迪等豪华车品牌也纷纷在车展上重磅推出其新能源车型。奥迪A3新能源车e-tron以独特的电驱动技术，展示了奥迪品牌“突破科技·启迪未来”的勃勃野心；奔驰B级燃料电池车环球之旅也在车展期间造访上海，展示奔驰在零排放交通领域所取得的技术成果。但业内人士认为，相比之下，将在中国投产的宝马5系长轴距插电式混合动力车更具实战意义，该车的首发，也让宝马在中国的新能源战略走到了竞争对手的前列。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/12771.html>