



恒大全资收购英国顶尖轮毂电机公司

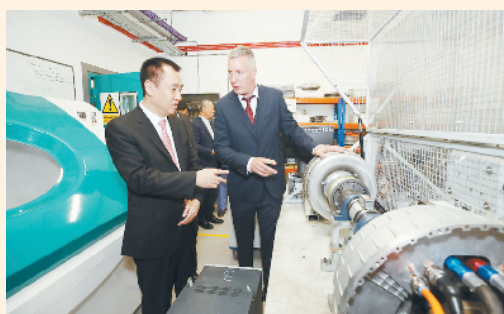
强化新能源汽车全产业链布局



恒大与 Protean 合作协议签字仪式现场



许家印与 Protean 英国团队骨干合影



许家印视察 Protean 研发情况

英国时间 5 月 30 日,恒大与世界顶级轮毂电机公司英国 Protean 在伦敦签订协议,恒大全资收购英国 Protean,这意味着恒大一举掌握了世界顶级的乘用车轮毂电机技术。恒大集团董事局主席许家印、恒大国际董事长蒋大龙、Protean 董事长兼首席执行官 KwokYin Chan、科尼赛克董事长 Christian von Koenigsegg、Protean 首席财务官 Nick Rich、Protean 首席商务官 Ben Boycott 出席了签约仪式。

英国 Protean 是轮毂电机技术的世界顶级企业,成立于 2008 年,在全球拥有 130 多名技术科研专家,总开发时长超过 100 万小时,获得 150 多项授权技术专利,待授予技术专利亦有 150 多项,涵盖了电机、逆变器设计以及轮毂电机的应用等领域,成为全球唯一可实现量产的乘用车轮毂电机企业,并已与奔驰、福特等全球各大整车厂建立合作。

电机、电控、电池是新能源汽车的三大核心部件,而轮毂电机则代表了电机领域最先进的技术。轮毂电机将汽车的“动力、传动、制动”系统集成成为一套电机,植入汽车轮毂里驱动车轮,从而省去了 80% 的传统传动部件,从而实现了更高的传动效率、更佳的操作性能、更灵活的设计、更强的成本优势,轮毂电机技术也成为全球汽车产业的发展方向,被认为是为汽车驱动系统的“终极方案”,同时也将极大促进新能源汽车在智能化、动力传动、续航里程等领域的全面突破。

作为该领域的龙头,英国 Protean 轮毂电机产品代表了世界行业最高水准,有非常高的性能和耐久性,其技术研发

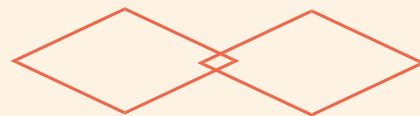
完美解决了轮毂电机控制、防护等级、可靠性、热管理等多个行业难题,第四代轮毂电机仅 36kg,即能够实现 1250Nm 的峰值扭矩,速度可达 225 km/h。

一组对比数据或许能更好地反映英国 Protean 轮毂电机的强劲:与市场上高端新能源汽车宝马 i3 的电驱动系统相比,Protean 轮毂电机系统效率提升 3%、续航里程增加 21%、驱动系统减重 30%、启动加速性能提升 5%。

轮毂电机作为具有行业颠覆性的核心技术,过去一直被英国、美国、日本和荷兰公司长期领先。今年 3 月,恒大通过入主荷兰 e-Traction,获得了世界最先进的商用车(例如公交车、货车等)轮毂电机驱动技术。此次收购拥有世界最先进乘用车(例如小轿车、SUV、面包车等)轮毂电机技术的英国 Protean,意味着恒大已在轮毂电机领域确立了绝对的全球领先优势。

恒大在轮毂电机领域连续出手,显示了其做大做强新能源汽车产业的决心与底气。自去年宣布进军新能源汽车领域以来,恒大就通过入主瑞典 NEVS、与世界顶级豪车制造商科尼赛克组建合资公司,获得了强大的整车研发制造能力;入主卡耐公司,获得日本顶尖动力电池技术;并相继入主荷兰 e-Traction 公司和英国 Protean,全面掌握了商用车和乘用车领域的世界最先进的轮毂电机技术。

凭借世界顶尖技术加持及全产业链布局优势,恒大已然奠定在新能源车行业的绝对优势,相信其“力争 3~5 年成为世界规模最大、实力最强的新能源汽车集团”的目标有望实现。(据新华网)



许家印听取 Protean 产品研发情况汇报



Protean 轮毂电机产品



Protean 轮毂电机应用于奔驰车型

核载 9 人客车降为 1 类客车 公路通行费将下降

据交通运输部网站,交通运输部日前发布修订的《收费公路车辆通行费车型分类》,并对此次修订作出解读。新标准对车辆类别体系重新划分,增加“专项作业车”大类,将 1 类和 2 类客车分类界限值由核定载人数 7 人修订为 9 人。

交通运输部行业标准《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T 489—2003)于 2003 年颁布,已经不能适应收费公路新的发展要求,亟待修订完善。此次修订将进一步统一、规范和完善全国收费公路车型分类,有力支持取消全国高速公路省界收费站,实现不停车快捷收费。

新标准对车辆类别体系重新划分,

增加“专项作业车”大类,并对各类汽车列车、摩托车以及 6 轴以上货车的分类进行了具体规定。全部收费车辆按客车、货车和专项作业车 3 个类别分别进行具体分类。

新标准采用公安机关交通管理部门车辆类型机动车注册登记的车辆类型作为客车车型分类的第一指标,核定载人数是第二分类指标。为解决摩托车的统一分类问题,新标准继承各地区对摩托车分类的主流规定,明确摩托车通行收费公路,按 1 类客车分类。

新标准调整了 1 类客车分类界限值,将 1 类和 2 类客车分类界限值由核定载人数 7 人修订为 9 人。核载 8 人和

9 人车辆由原 2 类客车降为 1 类客车,降低了对应车辆的收费标准,既符合国家降低公路收费标准的总体要求,也更为广大车辆用户接受。

新标准中,各类货车均按照总轴数、车长和最大允许总质量进行车型分类。将车辆轴数作为车型分类主要指标,便于实现车辆自动分类,为货车自动分类和自动收费创造了条件,并且从根本上解决了车辆“大吨小标”对分类标准的冲击问题,对于规范货车市场和公平收费起到很好的引导作用,也有助于实现货车收费费率更加趋于公平合理。

对于两轴车辆,新标准进一步细分为两类,车长和最大允许总质量作为第

二指标,对两轴车辆进行细分。1 类和 2 类货车分类界限值确定为车长小于 6 米且最大允许总质量 4.5 吨。新标准还补充了 6 轴以上货车分类规定,既涵盖了行驶收费公路的全部车型,有利于全国联网收费的规则统一,又与国家相关标准和规定相衔接。

专项作业车(专用作业车)指装置有专用设备或器具,在设计和制造上用于工程专项(包括卫生医疗)作业的汽车。新标准采用车辆的总轴数作为专项作业车分类的主要参数。

该修订后的新标准将于 2019 年 9 月 1 日起实施。

(据人民网)