

吉利星瑞“时空版”周口站正式上市发布



到场领导及来宾为星瑞“时空版”点赞

□记者 杨运栋 文/图

7月2日晚,“跨时空奇妙夜·吉利星瑞‘时空版’上市发布会周口站”在周口万达广场正式上市发布。在发布会上,吉利汽车周口鹏峰4S店金牌讲师对星瑞“时空版”进行了全新解读,同时也对《客户超大杯福利权益》《OTA夏季升级方案》等星瑞时空版专属权益进行了发布,在炎炎夏日为周口车市注入清凉活力。

此外,吉利星瑞“时空版”也正式上市,推出“时空版”皓月和“时空版”

星辰两款车型,官方指导价分别为13.27万元和15.27万元,至此星瑞在售车型版本也增至7款,整个产品线和价格区间更加丰富。同时,新车还为购车用户推出了三重豪礼:一、超级增值礼遇:1.焕新礼,至高复购补贴7000元/辆;2.金融礼,即至高金融贴息7000元;二、超级充值礼遇:8月31日前购车的新车首任车主可尊享4年或12万公里免费保养以及4年或12万公里保修;三、超级保值礼遇:8月31日前购车的新车首任车主可获2年7.8折超高保值回购(限

量开放,先到先得。另,该项权益和焕新礼任选其一)。

为用户再次颠覆,吉利星瑞加推“时空版”,以科技风满足用户多元化需求。作为中国轿颠覆者,吉利星瑞自去年11月上市以来即持续热销,7个月累销75332辆,获得市场用户的一致认可。为了快速响应用户催更和个性化需求,吉利星瑞也积极倾听用户心声,上市半年即快速加推“时空版”车型,以不同风格、不同服务满足更多用户的多元化需求。

据悉,在外观方面,吉利星瑞“时空版”全新演绎了“时空变奏”设计理念,在宽阔大气的风格上融入个性更鲜明、更年轻化的时尚潮流元素,通过“苍穹灰”专属车色和极夜黑外装饰件,营造出精致又酷炫的科技风。根据用户提出的创意和想法,新车在脉冲磁场前格栅、能量律动大灯、后视镜、渐进能量后尾灯以及尾部字标等细节处均采用极夜黑设计,展现出不同以往的科技魅力。

内饰上,吉利星瑞“时空版”采用全新的意大利进口Alcantara麂皮内饰设计,时尚豪华感扑面而来。同时,新车还打造全新的悬浮能量座舱,极光绿能量光波缝线灵活穿梭于座椅、方向盘、门板等各个细节,再加上座

椅头枕处的极光绿“CMA”专属标识和中控饰板上的星河镭雕3D设计,处处彰显了其CMA架构的独有科技基因,整个内饰科技感爆棚。

配置方面,吉利星瑞“时空版”延续了中国轿颠覆者的越级水准,不仅支持整车OTA云端升级,全系标配GKUI吉客智能生态系统、G-Clean空气净化系统、博世9.3ESC车身电子稳定控制、胎压监测系统、前后泊车雷达等丰富的先进配置,其高配车型——“时空版”星辰更搭载了L2级自动驾驶技术、上帝之眼540度透明底盘、7.5英寸全彩HUD抬头显示、APA全自动泊车系统等同级领先的豪华配置,为用户打造更具人性化、更安全健康的智能生态空间。

在动力上,吉利星瑞“时空版”仍搭载了同级唯一的Drive-E 2.0TD缸内直喷涡轮增压发动机+7速湿式双离合变速器,最大功率达140kW,最大扭矩可达300Nm,综合油耗仅6.7L/100km,完美平衡了强动力性能和燃油经济性。再配上全球领先的“线控底盘”、E型多连杆独立后车架、采埃孚DP-EPAS转向助力系统、全球顶级供应商意大利ITT刹车片等,兼顾驾乘舒适性和运动驾控性。

动力电池回收利用亦须“抢跑”

得益于在新能源汽车领域的抢先布局,近年来中国动力电池产业取得长足进步,迈入全球领先行列。然而,随着新能源汽车迅速普及,大量的动力电池也开始不断退役,在带来环境污染隐忧的同时也存在资源浪费,亟待回收利用环节“补链”。

数据显示,截至2020年底,中国新能源汽车保有量达492万辆,增量连续三年超过100万辆。而2020年中国动力电池装车量达63.6GWh,占全球总装车量的46.4%。据中国汽车动力电池产业创新联盟预计,2021年中国新能源汽车产量将达224.6万辆,同比增长75.3%,全年动力电池装车需求将达115GWh,同比增长约80.8%。“十四五”期间,中国动力电池需求将较当前翻两番以上。

不仅是规模,中国动力电池在技术水平、产品性能和产业布局等方面也取得全面进步。据日前举行的中国汽车动力电池产业创新联盟2021年度会议透露,目前我国已形成结构完整的动力电池产业体

系,正极、负极、电解液、隔膜四大材料的产品质量大幅提升,国产装备技术参数达国际先进水平,全套生产装备国产化率达90%以上,关键工序装备国产化率达80%。同时,动力电池能量密度大幅提升,140Wh/kg及以上车型产量占比达70%以上,最高达194.12Wh/kg,新能源汽车续航里程400公里及以上车型占比达60.2%,最高达708公里。今后一段时间内,全球超60%的动力电池产能建设在中国,我国将成为全球最大的动力电池生产国。

在这些振奋人心的数据背后,另一组数据也应引起注意:2020年我国动力电池累计退役总量达到了约20万吨,而到2025年,这一数字预计将升至约78万吨。如果这些动力电池直接废弃,将对土壤和地下水造成极大污染。目前国际通行的做法是对退役电池进行梯次利用。业内人士介绍,每辆新能源汽车上一般装载的是一个完整的锂电池包。回收后既可以拆解成模组或电芯,形成小型电池用于低速电动车、太阳能路灯等产品,也可以将多个完

整的电池包并在一起,为风、光电等场景储能。

更为重要的是,如果可以有效回收利用废弃电池中的金属,将大大提升我国动力电池原材料自给率,降低对上游资源的依赖,有利于缓解原材料供需紧张矛盾。有专家指出,我国动力电池产业最大的危机就是锂资源储备的问题。锂是地球上一种十分稀有的资源,而且该资源的分布十分不均衡。目前全球将近66%的锂资源储量分布在了南美洲和大洋洲。虽然我国锂资源储量位居全球第六,但是由于分离技术还不够成熟,再加上生产成本较高,因此我国的锂资源一直处在供不应求的失衡状态中。但是如果长期高度依赖外国资源,很容易造成“卡脖子”问题,不利于我国未来的能源安全。而这个问题如今已现端倪,数据显示,由于近期电动汽车和储能电池这两大市场的迅速增长,目前作为其原材料的氢氧化锂和碳酸锂现货与年初相比分别上涨了80%和67%。

事实上,我国已经建设了1万多个动力电池回收网点,

目前回收的动力电池主要是来自各类出行服务公司报废的运营车辆。据预计,随着新能源汽车迅速普及,2024年将迎来家用车辆动力电池集中退役潮,届时将对回收利用系统产生巨大压力。此外,由于动力电池种类极多、结构各异,现在回收的电池包更多只能靠工人手工拆解,成本较高。而且各电池生产厂家为了保护关键技术信息,对电池的电源管理系统也会设置读取权限,回收后只能再一个个重新检测电池的寿命和损益情况,客观上使回收利用环节成本和难度都有增加。面对即将到来的动力电池集中退役潮和各国在动力电池领域的激烈竞争,我们完全有必要未雨绸缪,及早统一动力电池的基本规格,加大在动力电池回收利用方面的技术攻关。与此同时,业界数据显示,近五年全球60%的动力电池技术创新在中国,包括材料、电芯、系统、装备等环节,因此我们也完全有能力依靠自主创新实现在动力电池回收利用领域的突破,“抢跑”这个新赛道。

(据新华网)