

江淮汽车2014年新车展望

□ 何文

在过去的2013年,江淮汽车的全年销量同比增长10.46%,这其中MPV车型和SUV车型的销售功不可没。在新的一年里,江淮将会继续巩固这一良好销售态势,在其有望上市的新车中,其MPV和SUV车型占据主导地位。

瑞风 M3

江淮瑞风M3定位为一款小型MPV,其整体造型延续了瑞风MPV家族的设计理念。新车有望于今年年中发布,并随后上市,售价或6万元起。

新车采用一体式保险杠和带镀铬饰的双横条中网设计,整体造型延续了瑞风MPV家族的设计风格。瑞风M3的侧身线条又与日产NV200有几分相似。

动力方面目前还没有太多相关信息,预计新车将搭载一台1.5L自然吸气发动机,最大功率83kW,最大扭矩146Nm。传动部分,预计与发动机匹配是5挡手动变速器或CVT无级变速器。

瑞风 M6

作为江淮旗下的一款重要车型,江淮瑞风M6已在此前的车展中亮相过。该车定位高于M5,是一款高端商务MPV。新车有望于今年年中上市,预计售价16万元起。

新车整体外观与丰田埃尔法有几分相似,其采用了江淮最新的宝瓶口家族化前脸设计,车身线条平直,造型方正。内饰方面,我们在该车中同样看到了埃尔法设计元素。配置方面,预计包括多功能方向盘、自动空调、大尺寸液晶屏、第二排液晶屏等都会出现在该车中。

动力方面,瑞风M6将沿用现款M5的动力组合,搭载2.0T涡轮增压汽油发动机和1.9CT柴油发动机。传动部分,与之匹配的是6挡手动或6挡自动变速器。

全新中级车

除了MPV车型外,江淮预计在今年推出一款全新中级车,或接替悦来应对日趋激烈的



瑞风 S5



瑞风 M6



和悦 A20



和悦 S30

国内自主中级车市场。新车有望在今年四月份开幕的北京车展中亮相,随后于年内上市。

从谍照中看,新车采用了多横条式的大尺寸进气格栅设计;其前大灯造型动感,并增加了透镜以提高照明度;新车尾灯采用了LED光源;排气管则为双边双出式设计。新车的整体外观大气时尚,符合当下国人的审美观念。据之前报道,新车的轴距或超过2800mm。

内饰方面,新车采用了上深下浅的配色;中控台或使用了仿实木装饰,提升了车内豪华感。配置方面,预计诸如多功能方向盘、中控台大尺寸显示屏、自动空调、电子手刹等都会出现在该车中。从图中看,该车并未采用当下流行的无匙启动功能。

动力方面,新车预计提供2.0L、1.8T以及2.0T三款发动机选择,其中2.0L自然吸气发动机最大功率为100kW,最大扭矩为180Nm;1.8T涡轮增压发动机最大功率为120kW,最大扭矩为235Nm;2.0T涡轮增压发动机最大功率为130kW,最大扭矩为265Nm。

瑞风 S5 1.5T

江淮汽车在去年广州车展中发布了瑞风S5 1.5T车型。新车搭载的是江淮自主研发的1.5T涡轮增压发动机,与之匹配的是6挡DCT双离合变速器。瑞风S5 1.5T两驱版有望于今年上半年上市,随后在年底推出四驱版车型。

外观方面,江淮瑞风S5 1.5T与现款车型略有不同,新车进气格栅改为了倒梯形设计,同时江淮LOGO所在的镀铬饰条设计也有改变。新车车尾加入了“1.5T GDI”的标识。

动力方面,瑞风S5 1.5T车型搭载1.5T GDI涡轮增压直喷发动机和6速DCT双离合变速器的动力组合,不过目前具体参数信息还有待官方确认。

和悦 S30

江淮旗下全新小型SUV和悦S30已多次在车展中亮相,该车定位低于瑞风S5,并有望于今年上半年上市,预计售价7万元起。

外观方面,江淮和悦S30采用了官方称之为“宝瓶口”的家族式设计,其六边形进气格栅与鹰眼式的大灯相连接;同时位于保险杠下部的雾灯框上方还配备了LED日间行车灯;车尾设计简洁,与车头相呼应。内饰方面,和悦S30设计规整,采用三辐式方向盘和炮筒式仪表盘设计。另外,新车黑色的内饰配色加入大量的镀铬装饰,使其看上去时尚感十足。

动力方面,江淮和悦S30提供1.5L自然吸气发动机和1.5T涡轮增压发动机两种动力选择,预计与发动机匹配的是5挡手动或6挡双离合变速器。

和悦 A20

早在去年上海车展中,江淮发布了旗下全新小型车和悦A20,其时尚动感的外观和配备的6挡手动变速器都是该车亮点。新车有望于今年二季度上市,起售价或为5万元。

外观方面,江淮和悦A20前脸采用了全新的六边形设计,与江淮其他车型的设计风格有所不同,这款车的前进气格栅的镀铬装饰延伸至大灯,整体视觉更为动感,从造型看,该车主要面对的消费群体是时下追求时尚的年轻人。江淮和悦A20在内饰的设计方面以简洁为主,色调以黑色为主打,与外观处的黑色装饰形成内外呼应。车身尺寸方面,该车的车身长宽高分别为4250mm/1690mm/1505mm,轴距达到了2490mm。

动力方面,江淮和悦A20将提供1.3L和1.5L发动机两种动力选择。预计先期上市的是1.5L车型,随后再推出1.3L车型。传动部分,与之匹配的是6挡手动变速器或CVT无级变速器。

从对江淮汽车2014年的新车展望来看,其在以MPV和SUV车型为主导的同时,在小型车和中型车市场也都将推出全新车型,这也将完善江淮汽车的细分市场,从而巩固了其在自主品牌中的地位。

汽车微评

工业和信息化部电子信息司副司长赵波V:目前,国内企业在电控、电机、电驱方面,在满足新能源汽车大规模商用方面还有差距,特别是现有的电池技术的可靠性、稳定性不足,产品的能量密度不高,循环寿命不长等因素都影响了新能源汽车的发展。

中国电池工业协会秘书长王敬忠V:在现阶段的水平下,对于新材料的探索和对管理系统的优化应该并行进行,但重点应该放在对新材料的探索上。目前,我国技术研发的势头很好,具有商用价值的成果不断涌现,研究水平与国际先进水平基本持平。按照这样的研发速度,2020年之前解决电池问题的可能性很高。

东风日产副总经理任勇表示V:现在启辰晨风纯电动车已经进入量产阶段,在几大城市示范运营计划全面升级。而今年晨风也将进军私人市场,真正让纯电动车成为现实中的私人座驾。

大众汽车集团(中国)总裁、CEO哈兹曼V:我们正在提升国产车型的数量,未来5年内在中国量产的车型将翻倍,大概达到35个。从2016年开始,在中国生产的电动车、插电式混合动力车型将陆续上市。

新车新技术

三星 SDI 将建中国最大汽车动力电池基地

科技日报(宗文)韩国三星SDI公司、安庆环新集团与陕西省政府近日签署了《关于三方投资建设汽车动力电池生产基地的谅解备忘录》。三星SDI计划5年内分阶段投资约6亿美元,与安庆环新集团、西安高科集团共同合作在西安高新区建设中国最大规模汽车动力电池生产基地。

三星SDI是三星集团在电子领域的附属企业,主要业务为生产锂电池包,目前市场地位位居世界第一。安庆环新集团是中国汽车零部件活塞环及缸套的制造商,目前市场份额位居中国首位。

三星SDI考虑到产业配套基础设施和协同效益,计划将项目建设在三星电子半导体西安工厂附近。项目将于2014年下半年开工,2015年正式投产,将被打造成中国最大规模的汽车动力电池生产基地。

韩国三星SDI株式会社社长朴镇表示,此次签约是三星SDI进军中国的桥头堡,中国是世界未来最大的电动汽车市场。基于此项目,三星SDI将其业务范围扩展至中大型动力电池领域。

新型纯电动汽车智能交互终端问世

科技日报(辛梓)近日,由北京市科委支持、依托中国电力科学研究院组建的电动汽车工程技术研究中心开发出新型纯电动汽车智能交互终端。该终端具备了路径规划、行驶记录、双向交互等关键技术,通过与智能充电服务网络系统的信息交互,可提高充电服务的信息化和智能化水平,及时发现和诊断电池及整车的故障并进行排除,同时快捷获取充电及各类增值服务。

目前,该系统已实现对成都“十城千辆”工程中所有示范运行的1030辆纯电动汽车、应急充电车及纯电动汽车应急救援车的规模化监控和管理。

比亚迪将推多款电动车

科技日报(申琪)比亚迪于2013年底推出首款以历史朝代命名的车型“秦”,也是国内汽车行业中最具中国元素的命名。同时该车还是比亚迪旗下首款搭载第二代双模(即电动+混动两种模式)混动技术的车型。

据从国家工商总局处了解,比亚迪汽车已注册夏、商、周、秦、汉等12个以历史朝代命名的商标。除已上市首款双模车型“秦”之外,比亚迪后续还有望推出多达11款以“中国风”命名的电动车。

据比亚迪方面透露,继2013年推出首款插电混动车型“秦”之后,两年内比亚迪还将再推出2款以历史朝代命名的车型,这两款车分别是唐和汉。其中,比亚迪唐将是一款大型SUV车型,将于2014年底正式推出。

在动力方面,双模技术作为比亚迪最新研发的混动系统,后续多款车将逐步实现普及化,其中也包括以唐、汉等史系列命名的车型。

长安汽车入选《科学发展案例选编》

长安汽车,被冠以“长安模式”入选全国干部培训教材《科学发展案例选编》,这是唯一入选的汽车企业发展案例。该书前言指出,《科学发展案例选编》是帮助广大干部增强把握发展规律、创新发展理念、转变发展方式、破解发展难题、提高发展质量能力的学习教材。

全国干部培训教材编审指导委员会办公室在2011年组织编写“科学发展主题案例”的基础上,去年向全国公开征集200多个案例素材,最终选取了24个案例,长安汽车代表中国汽车产业发展方向是唯一入选的汽车企业。

《科学发展案例选编》第二章发展现代产业体系以“创新驱动发展的‘长安之路’”为题系统阐述了“长安模式”:充分依托国家产业政策,以掌握核心技术、培育核心竞争力为目标,以企业为主体,有效整合全球资源,构建了国内重庆、上海、北京、哈尔滨、江西以及意大利都灵、日本横滨、英国诺丁汉、美国底特律等“五国九地、各有侧重”的全球研发体系,实现了24小时不间断协同研发。同时,通过系统运用对标学习,有效破解了资金、技术、人才等发展难题,率先探索并走出了一条“技术引进、消化吸收”到“以我为主、联合开发”,再到“以我为主、自主开发”的自主创新渐进式升级的科学发展之路。《案例选编》将“长安模式”对科学发展观的启示归结为:技术创新的渐进式升级符合汽车产业发展的基本规律,以我为主、整合资源才能真正掌握核心技术,统筹协调、对标学习能够推动企业快速发展,全员创新是永不枯竭的“金矿”。(纪晋)

安徽省累计推广新能源汽车9086辆

科技日报(皖岩)截至2013年底,安徽省累计推广新能源汽车9086辆,并建成10座公交车充换电站等相关设施。针对制约新能源产业化发展的配套滞后等问题,安徽计划今年探索由政府牵头、服务企业等多方参与的配套设施建设模式,完善配套服务体系以加快新能源汽车的推广应用。

安徽省经信委装备工业处相关负责人介绍,该省合肥、芜湖市已被列入国家新一轮新能源汽车推广应用首批示范城市。截至2013年底,拥有江淮汽车、奇瑞汽车、安凯客车等多个新能源汽车生产企业的安徽省,在全国范围内累计推广新能源汽车9086辆,其中省内推广7400余辆。并建成10座公交车充换电站,50多个电动轿车充电桩群,2000多个电动轿车充电桩;城市级监控中心2座,信息采集监控站3个,维保站10座。

截至2013年底,在合肥市运行的7047辆新能源汽车,节约燃油约1200万升,减排二氧化碳约2.8万吨。

安徽省正在积极研究制定新能源汽车充电设施总体发展规划,要求各地将车用充电设施纳入综合交通等相关专项规划,保障建设用地。同时,积极探索由政府牵头、电网公司、投资机构、节能服务企业等社会资本共同参与新能源汽车基础设施建设和运营的模式,积极筹建废旧电池回收处理和循环利用系统,逐步实现充换电设施建设和管理服务的市场化、社会化。

海外风潮

在马自达看来,混合动力汽车的问题是过于偏向电动,所以马自达计划加强内燃机技术开发,使其电动和混合动力车型可以携带尺寸更小的电动机和电池,降低重量和价格。

对于主流产品,这意味着新的具有HCCI低温燃烧和绝热设计的活塞式发动机。对于纯电动车,马自达计划为其安装转子发动机,带动小型的车载发电机,成为一个紧凑、安静、顺畅的增程系统。

装备马自达创驰蓝天技术的发动机具有超高的压缩比,其中汽油机的压缩比高达14:1。现在,马自达对优化燃烧过程的兴趣延伸到了HCCI技术上。马自达表示,未来新的发动机将仍然是自然吸气的,因为自然吸气的反应更加直接,符合马自达的对驾驶乐趣的追求。虽然小排

图片车闻



越聪明,越危险?

车辆智能化程度的提高,一定都是好事?不一定!据国外媒体报道,从底特律车展到北美消费电子展(CES),所展示的多款智能汽车引发了公众对于驾驶员隐私泄露的担忧。此前,美国政府审计局在一次调查中无意间发现了汽车制造商操控了用户的信息,由此引发了用户信息泄露的担忧。据悉,该研究数据来自于诸如雷克萨斯、福特、丰田等汽车制造企业。对此,福特的市场销售执行副总裁吉姆·法雷就承认,在汽车上安装GPS定位系统意味着厂家随时可以知道驾驶者是否在超速,在哪里超速。(何文)

应对严苛环保标准

霍尼韦尔推动普及新型环保汽车制冷剂

科技日报(柯宗)近日,美国霍尼韦尔宣布与日本旭硝子股份有限公司签署采购协议,扩大新型汽车制冷剂HFO-1234yf的市场供应。该款制冷剂的全球变暖潜值(GWP)低于1,与目前使用的HFC-134a相比降低了99.9%,甚至低于二氧化碳制冷剂的GWP值。

GWP是衡量大气中温室气体造成暖化程度的一个相对指数,以二氧化碳制冷剂的GWP为基准并将其GWP值设定为1。HFO-1234yf的GWP值低于1,意味着其对环境的影响甚至低于二氧化碳制冷剂。目前已有近50万辆汽车正使用HFO-1234yf,预计截至2014年底,这一数字有望超过200万辆。第三方数据显示,在全球范围广泛采用HFO-1234yf所减少的温室气体,相当于永久减少全球公路上的3000多万辆车,

或削减全球3%左右的汽车总量。

据介绍,日本旭硝子股份有限公司将在日本生产HFO-1234yf,霍尼韦尔则将在美国、欧洲以及亚洲销售该产品。根据协议,日本旭硝子股份有限公司将于2015年中旬启动生产。

此前,霍尼韦尔宣布公司携同主要供应商将斥资3亿美元提升HFO-1234yf的产能,包括在霍尼韦尔现有的盖斯马基地建立新工厂生产制冷剂。该工厂将采用新的生产工艺并将在2016年完成投产,具体规模将视霍尼韦尔和主要客户的供货协议而定。

目前部分汽车制造商采用了HFO-1234yf,以满足欧盟汽车空调(MAC)的指令。这项具有里程碑意义的法规旨在减少乘用车及轻型商用车空调系统的温室气体排放。该指令要求所有

增加传统动力比例 马自达走特色混动策略

量增压发动机在标准的油耗测试循环中的表现更好,但是实际油耗常常让用户感到失望。所以马自达选择了自然吸气发动机。不过,因为自然吸气发动机把最大部分的能量浪费在了向外传热,如何减小这部分能量并用来做功就成了马自达的关注重点。

稀混合气HCCI发动机可以帮上忙。它的压缩比甚至比14:1还要高。它类似柴油机,没有节气门,降低了泵气损失。马自达还降低了20%的发动机内部摩擦。总体效果上,它会比现款发动机省油30%。

一般来说,HCCI模式只能在一个固定的负载范围下工作,但是马自达希望通过改进燃油系统来扩展HCCI工况的工作范围。另外对于混合动力车型,有了电动机的帮助,HCCI

发动机可以更多地运转在高效的范围。因为电动机处在次要地位,电动机和电池没有必须做得和一般混合动力车一样的那么大,降低了成本。

以上技术减小了排气带来的热损失,但是增加了由传热产生的热损失。在最新的创驰蓝天3中,马自达追求绝热燃烧过程,可能使用陶瓷材料,减少传热带来的损失。但是Takahisa Sori没有给出该技术的具体面世时间表。

此前,因为RX-8销量下滑,马自达在2011年停止生产转子发动机,现在马自达正想办法重新利用该技术。因为从1990年以来,马自达在排放法规方面,给转子发动机的研发投入很大。Sori说:“我们公司以前以转子发动机为自豪,希望重新开始相关工作。”马自达六十年研

发转子发动机的经验给了马自达对燃烧过程更深入的了解,也利于研发活塞发动机。而且马自达也十分坚定地表示,会重新推出转子发动机,并且自信可以获得利润。

马自达的电动车用户常常担心续航里程问题,动力总成部门主管Takashi Suzuki希望转子发动机可以帮上忙。马自达采用转子发动机,不只出于情感,还因为它的噪声很低。一台转子式,一台活塞式,两台不同发动机,在转速3000rpm,功率25千瓦运转,从距离发动机50厘米处测量的噪声水平分别为87和92分贝。根据声学研究,驾驶员根本察觉不出转子增程器的工作,其噪声完全淹没在风噪和路噪中。相比之下,雪佛兰沃达和凯迪拉克ELR的活塞式增程发动机就要吵得多。(马新)