

江淮汽车:以新能源领跑行业未来

□ 本报记者 何文

近日,安徽省政府在巢湖之滨举行了一次新能源汽车市民体验活动暨环巢湖骑行活动。本次活动以绿色出行为主题,活动中的60台江淮iEV5纯电动轿车受到了全程聚焦和关注。作为江淮旗下发展到第五代的纯电动轿车,江淮iEV5向参加本次活动的全体市民和媒体展示了新能源汽车的新发展趋势,其提供的智能化、便利化、绿色化的出行方案让不少市民惊喜不已。

业内人士表示,当下国内各大汽车厂商的新能源汽车层出不穷,竞争不可谓不激烈,从江淮iEV5上展示的各方面优势来看,江淮已经在这场新能源抢滩战中拼得了先机。

拼技术,核心科技领先同侪

在环保减排的大趋势下,新能源汽车如雨后春笋般涌现,但像江淮纯电动轿车这样已经发展到第五代的车型仍是凤毛麟角。江淮iEV5是国内首款从概念设计就按纯电动车开发的家用5座轿车,在研发层面就决定了其技术更适应纯电动出行的需求。

记者获悉,江淮iEV5续航里程已经超过200公里,城市工况超过240km;在纯电动车天然的高扭矩特性基础上,江淮iEV5最高车速可达120km/h,达到一般燃油车90%路况下的车速上限;加上前后两档的极简操作,使新手也能轻松驾驭。

在核心技术层面,江淮iEV5上采用了最新品三元锂电池高密度和先进的液冷大功率电机,提供更稳定充沛的动力输出;BMS技术

与特斯拉同出一源,达到国际一流水平;在许多厂家正着重攻关的制动和滑行状态回收能量技术上,江淮iEV5回收率已达40%,提升续航里程10%。更值得关注的是,江淮iEV5实现了国内首次将双蒸发器空调系统应用于动力电池总成,实现整车在-20℃—45℃范围内使用的性能一致性,保证使用状态的高度稳定性。

拼规模,累计投放居行业第一

作为中国新能源汽车发展龙头,江淮汽车涉足新能源汽车不算最早,但却是最有成效、产业化推进速度最快的整车企业。

在新能源汽车示范推广上,江淮汽车2010—2014年累计推广新能源汽车已超8000辆,累计总销量销量国内第一。此外,国外市场开发也有重大突破。去年9月,江淮iEV纯电动汽车在合肥港举行了出口美国首批100辆的发运仪式,这100辆iEV纯电动汽车是江淮汽车与美国GTA公司2000辆出口合同中的首发100辆。在未来一年内,还将有1900辆江淮纯电动轿车出口至美国,这已经在中国量产的电动车首次批量出口美国市场。

拼服务,实时提供无忧保障

对于消费者最关心的充电问题,江淮也给出了让人放心的解决方案:充电方式因地制宜,车主既可安装专门的充电桩进行标准慢充和应急快充(1小时充满80%),亦可随时随地



通过家庭或单位的民用插座进行便利的充电。为保障用户正常使用,江淮免费赠送用户充电桩并指导安装,有条件的用户也可使用220V家庭用电直接给爱车充电。

与此同时,iEV5承诺6年或15万公里的超长质保,确保车辆安全可靠行驶,为用户提供无忧用车解决方案。除此之外,江淮还建立了覆盖全国的24小时远程服务平台,依据长年积累的可靠性试验数据,实时收集、监控电动车运行中电池等核心部件工作信息,任何车辆异常状态第一时间发现并通知用户解决,全天候保驾护航。

拼成本,性价比完胜燃油车

江淮对于新能源车的定位非常务实,产品价格控制在补贴后能与同级别燃油车相当。在使用成本上,江淮iEV5也具有突出优势。根据官方估算,该车每公里仅需7分钱电费,按每年行驶2万公里计算,每年可省近一万元。电动汽车动力系统易维修保养,平均每年比同级别燃油车节约1000元以上保养费用。再加上每年省下的1500元车船费,如果按5年使用周期来算,仅以上三项费用江淮iEV5就可节省6.25万元。特别适合企事业单位通勤用车。

■一家之言

低速电动车应规范发展

□ 中国汽车工业协会秘书长 董扬

在电动汽车发展的浪潮中,争议最大的莫过于低速电动车了。由于不赞成无序发展,更不赞成把这一涉及面很广的综合问题简单化、政治化,笔者受到很多人的质疑,我自己的持中的观点仍有很多人误解,所以在此以容录出,以正视听。

第一,我认为低速电动车是当前世界电动汽车发展潮流中的一个支流。当前电动汽车最大的问题是性能价格比,解决这个问题有一个主流路线,两个支流路线:主流路线以丰田Prius、通用Volt和日产Leaf为代表,性能与成本平衡发展,在政策优惠和政府补贴下占领一定的市场,逐步通过性能提高和成本下降达到不依赖优惠和补贴也能达到与传统动力汽车抗衡的境地;一条支流是优先满足性能的路径,如特斯拉。特斯拉把这条路线走到极致:多装电池使续航里程接近燃油汽车,充分发挥电动优势得到绝佳的动力性能,炫目的造型,移动互联概念的超酷的操作界面,网络营销模式,进入高价

位的豪华跑车市场;另一条支流路线则是低速电动车,是优先考虑成本路线。低速电动车实际上是小型低速短途电动车:不追求续航里程,少装电池以降低成本;不追求高动力性,降低电机及电机控制系统成本;小型化、低速化带来合理降低安全要求和其他性能要求,从而降低车身及转向、制动、悬挂、灯光及仪表显示系统的成本。

第二,低速电动车有市场需求。按照付于武先生的分析,低速电动车在美国、日本,是采用分类管理模式,给予一定的路权。在欧洲,是归类管理,按照四轮摩托车管理。这两种管理模式,都承认其技术合理性,承认其市场需求,规范管理,作为以汽车为主的个人驾驶道路车辆的补充。我认为,低速电动车在中国还有更广阔的市场——农村市场。中国与美、日、欧不同,汽车还没有普及,广大农民是在用摩托车、农用车和拖拉机作为个人交通工具,低速电动车就是前述这些车辆的升级版。更何况低速电动车没有废气排放,电网又比加油

系统普及。

第三,发展低速电动车的利弊分析。发展低速电动车的好处是:一,农民有低价格的机动车用,老年人有代步车用,还可以作为城市物流用——如送快递,可以满足大量的市场需求;二,可以形成巨大的动力电池和电机的市场,有助于更高端的电动汽车的发展;三,可能形成巨大的产业。目前我国有一亿多辆摩托车、一千万辆农用车和一亿多辆电动自行车,如果允许低速电动车发展,形成年产千万辆、总保有上亿辆的市场是很有可能的。发展低速电动车的问题是:一,道路交通管理和安全问题。如不分类管理,势必加重拥堵和安全隐患,如分类管理,则增加道路管理的难度;二,污染问题。目前,低速电动车多使用铅酸电池,按照目前管理水平,难以避免铅污染加重。

第四,政府应尽快就低速电动车发展作出综合决策。决策应充分考虑我国能源、资源、环境、交通状况,应考虑对国民经济和社会形态的影响,还应考虑到我国的管理水平和能

力。目前,政府各部门职责与诉求不同,难以得出一致意见,必须顶层设计、综合决策。规范发展的前提是要有科学的规范,要科学设定低速电动车的产品要求、管理规则。还应充分考虑到如何克服管理水平低和全民法治意识差的问题,特别是环保管理能力、交通管理能力和生产一致性管理能力。

第五,国家决策之前只宜试点,不宜大上。首先,有专家说,法无禁止即可为,这对低速电动车不适用。国家对机动车的生产和使用是有明确的规定的,不但中国如此,世界也是如此。其次,现在不同于改革开放初期,四中全会强调建设法治社会,就是不允许随意违反现有的法律、制度和规定。如果耍改革,也要科学决策,经过法定程序,有争议可以先试点,但不可肆意妄为。

最后,我完全同意付于武先生讲的“默许违规发展与一刀切强制取缔都是不可取的”意见,国家对低速电动车应尽快综合决策、规范发展。

■图片车闻

奇瑞瑞虎5完成C-NCAP碰撞试验



近日,在中国汽车技术研究中心的实车碰撞试验室内,成功完成了奇瑞汽车股份有限公司生产的奇瑞牌SQR6451T217型多用途乘用车(瑞虎5 2.0L手动尊贵版)的正面40%重叠可变形壁障碰撞试验。

我国新能源公交车已占公交总保有量5%

科技日报(张宏)统计数据显示,2014年1—11月我国新能源公交车总销量为1.43万辆,其中,纯电动公交车占65%,插电式占35%。近年来开展的以“十城千辆”工程为开端的各项新能源汽车推广工作取得了一定的效果,新能源汽车在公共交通领域的保有量不断增长。

据介绍,2011—2012年在25个城市开展了以公共交通领域为主的节能与新能源汽车示范,示范公交车总量达到14682辆,示范规模国际领先,自主研发深度混合动力公交车取得

技术突破,纯电动公交车以换电和长续航里程慢充两类为主。

2014—2015年在39个城市(城市群)推广新能源汽车,公交车主推纯电动与插电式混合动力两种,仅2014年有望推广1.5万辆以上,新能源客车年销量占大客车总销量的20%,新能源客车保有量占公交车总保有量5%。

科技部电动汽车863课题组组长王秉刚表示“2011年至2012年这个阶段对新能源汽车的技术发展起到了非常重要的作用,在

这一阶段,25个新能源汽车示范城市中,我们是以公共领域为主。”

在该阶段,新能源汽车总量已经达到了将近15000辆,占当时新能源汽车40000辆总规模的53%。其中,混合动力公交车占了新能源客车的83%。王秉刚认为,就技术路线而言,当时是以混合动力为主。经过这个阶段的努力,我国自主研发的混合动力系统客车达到了国际先进水平,为今后的发展打下了非常好的技术基础。

■汽车微评

全国政协副主席、科技部部长万钢V:我们要跳出固有思维模式,把推广新的商业模式作为激发市场潜力的一个亮点,持续鼓励城市分时租赁、物流及公务用车等应用领域开展电动汽车租赁业务,促进新能源汽车产业快速发展。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬V:混合动力汽车技术较为成熟,是现阶段电动汽车推广普及的重点。国外企业都已经为混合动力或电动车的发展进行了大量技术积累,每次车展都有新产品,都有新进步。但我们中国的很多车企,在电动汽车方面的研究和投入,还处在“等政策”的犹豫期。

交通运输部党组成员、运输司司长刘小明V:坚持需求导向,努力适应用户需求,研制技术可靠的产品,决定着新能源汽车能否在城市客运行业顺利推广。

一汽集团公司副总工程师、技术中心主任李骏V:由于混合动力汽车成本仍然很高,在目前国家政策层面下,一汽开发的混动车无法批量生产,这也是混合动力车在中国发展遇到的最大挑战和障碍。

■新车新技术

我国首辆碳纤维新能源汽车盐城下线

我国首辆具有自主知识产权的碳纤维新能源汽车,近日在江苏盐城下线。

此次下线的奥新e25紧凑型A级车,具有核心技术自主知识产权,在国内量产汽车上首次采用碳纤维材料乘客舱设计,融合智能能源管理系统、碳纤维轻量化车身技术、轻质高强高韧铝合金底盘等核心技术,与同类汽车相比车重减轻50%、零部件减少40%,为电池腾出重量空间,降低单位里程能耗,提高了动力和续航里程。

该车制造商奥新新能源汽车公司是专业从事纯电动和增程式纯电动车辆研发、生产和销售的高新技术企业,已成功研发出纯电动轿车、纯电动货车等多款车型,广泛应用于城市短途代步、物流、邮政、环卫等领域。这次首辆碳纤维新能源汽车的成功下线,创造了“三个中国第一”:第一个2万辆碳纤维纯电动汽车制造工厂,第一条电动汽车铝合金底盘机器人焊接线,第一条高温高压真空辅助碳纤维成型生产线。该车将出口欧美市场,已获意大利1万辆整车、美国2万辆零部件订单。

最低油耗宝马5系插电混动版上市

宝马集团目前已推出i3和i8在内的多款新能源产品。作为宝马在华的合资品牌,华晨宝马同样走在国内新能源领域的前端,并且新BMW 5系插电式混合动力在近日正式上市。

据了解,新BMW 5系插电式混合动力是一款由华晨宝马专为中国市场自主研发的全新产品,利用了宝马集团专为新能源车而研发的eDrive电力驱动技术,其核心诉求是电力驱动。充分利用了BMW内燃机与同步电动机两者的优势,既能做到零排放,又可实现长距离旅行。自2011年量产车型推出至今的3余年时间里,经历多项技术完善以及严苛测试在2015年1月15日正式在华上市,也成为了华晨宝马研发历史上的一座里程碑。

为了实现高效动力与高效环保的完美组合,宝马格外关注采用插电式混合动力新车型的基准技术起点。新车的动力总成将2.0升双涡轮增压引擎、一台电动机和大容量的高压锂离子电池,整合在了一起。同时,一台专为插电式混合动力车型重新开发的8速自动混合动力变速器,极大的提升了电能的传输效率,并拥有比传统变速箱更紧凑的体积。

此外,宝马的创新与研发实力,还体现在了整套动力单元的布置方式上,高压蓄电池被放在了后轴的上方,而由电动机和发动机组成的混动单元则布置在了前轴的上方。均匀分配的重量优化了前后轴的载荷,所以在驾驶新BMW 5系插电式混合动力车型时,人们甚至不会感觉到新增系统对操控品质影响。

奔驰推插电混动版C级轿车

奔驰计划推出插电式混动版C级轿车,以与宝马3系汽车竞争,该款汽车在燃料效率方面表现出色。梅赛德斯最畅销的C级汽车将首次装配插电混合动力系统,该系统于去年在奔驰S级汽车试装成功。新款C级汽车于本周在底特律车展首发亮相,新车计划于3月份在欧洲市场发售,9月份在美国市场发售。

随时保证新技术的装配,这是戴姆勒公司赢得宝马潜在客户策略。宝马公司自2005年起是世界上最大的豪华制造商,紧随其后的是奥迪。梅赛德斯计划在2017年前共推出10款插电式汽车,也就是平均每个月推出一辆新车,以满足严格的二氧化碳排放规定,抢夺特斯拉汽车公司环保意识强烈的消费者。

“这无疑说明梅赛德斯正致力于高新技术的最前沿,”杜伊斯堡-埃森大学汽车研究中心负责人杜登霍夫表示。

要这么说,新的梅赛德斯C级轿车的意义远比销量重要。杜登霍夫表示,自2009年中期以来,今年的油价是最低的,因此插电式混合动力汽车的市场可能会缩水。“插电式混合动力汽车之所以价格不菲,就是因为有两个发动机,这会增加额外的重量。”

新车配备的电池组将足以为其提供31公里的纯电动续航里程。该车的电动机可以在汽车超车时为内燃机提供动力。装配有柴油混合动力传动系统的C级插电混动版汽车已于德国发售。车型更大的S级插电混动版汽车将于5月份在加利福尼亚发售。

■海外风潮

日本继续资助推广燃料电池汽车

日本东京计划投资452亿日元(约合3.85亿美元)作为燃料电池车(FCV)的补贴以及加氢站的建设费用,推广氢能资源在日本的使用。

日本将在2020年奥运会召开前在东京建设35座燃料电池车,并且已经开始与丰田汽车和本田汽车进行磋商,希望两家公司届时能够售出6000辆燃料电池车。

此外,东京都政府还计划到2025年使东京以燃料电池为动力的乘用车达到10万辆,公交车达到100辆,并且建设80座加氢站。

丰田首款量产FCV Mirai在日本上市首月就已获得1500辆订单,接近此前预期的4倍,而本田近期也发布了其新一代燃料电池车概念车,预计明年正式推出。

由于核能的使用存在较多不安全因素,日本政府希望推广氢能的使用。日本富士通研究所能源专家高桥洋表示,奥运期间是该国展示新技术一个很好的契机,并希望能够吸引更多投资,促进城市交通向燃料电池方向发展。

目前日本对燃料电池车的补贴已经超过中国、美国及欧洲国家对电动车的补贴。在东京购买燃料电池车的消费者可获得约100万日元(约合8500美元)补贴,另外还可获得中央政府200万日元(约合1.7万美元)补贴。此外,东京政府还将承担加氢站建设80%以上的费用。