

江淮好运微卡新品即将上市

□ 本报记者 何晓亮

进入2015年以来,全国统一执行国四排放标准。国四对轻卡产业的冲击并不只是排放升级那么简单,由动力升级引发的一系列多骨诺米牌效应正逐步显现,在大多数轻卡品牌聚焦更高动力、更高配置之时,江淮好运匠心独运,深度研究市场变化,准确把握市场脉搏,成功布局“微货家族”,在短途货运市场抢得先机。即将问世的江淮好运V系新品是江淮轻卡专为短途货运市场量身打造的新产品系列,将全面深度契合市场对环保、高效升级的需求。

随着V系新品的上市,江淮好运V系将全面覆盖0.5T-2T、2400mm-3300mm低吨位轴距区间,涵盖单排、双排、柴油动力、汽油动力以及油汽两用动力等各种微货车型,成为业内种类最全、设计最专业的微货产品系列,成功打造“微货第一家族”。

“跟随中国经济环境的变化,整个轻卡市场也在转型,高效环保的产品能形成可持续性竞争力,代表了当下货运升级方向,但高效并不只意味着高速、高档和高配,根据我们对千余名一线用户的调查反馈得知,快速、便捷、运力不空置、不浪费更是用户心中所需的‘高效’。”

江淮好运营销公司相关负责人介绍,“针对短途货运特点,好运V系新品具有四大创新,以对用户资源的四类节省深度满足用户需求,重新定义‘高效货运’。”

一是对用户时间的节省,需要车辆速度快,装卸货物便捷,对路况适应性好,能够一路畅行。江淮好运V系新品应用高效动力系统,启动响应快、高速性能好;灵巧的车身,轻松穿行城市狭窄街道、小巷,畅行无阻。另外,低车身、低货箱设计,使用户不再为繁重的装卸工作发愁,轻松实现快速装卸。

二是对运力的节省,要求车辆载货量足且不空置、不浪费,需要车辆有一定的吨位区间,最大限度地满足用户对载货量的需求。江淮好运V系新品虽为微卡,但在全新定位的指导下,和当前市场上源自微卡技术的微卡有本质的区别,其底盘采用与轻卡相同的结构,左右侧应用燕尾结构的变截面纵梁设计,使整车更加轻量化,应用铆焊式车架总成,在重要部分增加加固板,保证车架抗弯和抗扭强度明显大于普通微卡,车架、前后车桥也通过加强设计,更加粗壮、结实,具有突出的承载优势。

三是对能耗的节省。一方面,江淮好运V系新品应用节能型发动机,车身采用流线型设计,风阻系数降低,车辆节能优势突出。另一方面,江淮好运V系创新设计多种燃料车型,包括柴油版、汽油版、油汽两用版车型,柴油版动力更强劲,汽油版高速性能更好,油汽两用版使用成本最节省,用户可根据动力的需求和当地资源环境,选择合适的车型。



四是对体力的节省。城市等高节奏的短途货运对司机体力有较高的要求,疲劳驾驶不仅影响工作效率,而且具有安全隐患。江淮好运V系新品对舒适性进行全面提升,驾驶室空间大、座椅舒适,应用轿车化方向盘,时尚内饰设计,助力转向、可调方向盘、双回路液压制动、独立悬架、前盘后鼓、感载比例阀、MP3收音机、预紧式安全暖风、空调、电预热、电熄火等高端舒适、安全配置均可选择,可为司机提供舒适的驾乘环境。

长期以来,江淮轻型商用车致力于以技术创新实现性能领先,为用户创造更大效益,江淮好运V系的“四大节省”特点正是这一产品研发理念的重要体现。

今年我国新能源客车标准将进一步完善

科技日报讯(柯宏)在近日召开的2014年中国客车学术年会上,中国公路学会客车分会表示,将推动我国新能源客车标准的完善。

目前,我国已发布电动汽车标准75项,但还没有针对混合动力城市客车整车技术条件的标准,客车分会将组织制定该方面的标准。另外,我国液化天然气客车对应的国家标准、行业标准也处于真空地段。目前,仅有贵州省制定了液化汽车改装技术要求和液化天然气客车地方标准,并于2012年发布。国家标准中仅有压缩天然气和液化石油气汽车改装技术要求两部分,为了使液化天然气客车技术能够不断地改进、完善和提高,急需出台相关标准。

客车分会表示,该会2013年就开始组织研

究并向交通运输部申请三项重要的新能源客车标准的立项,分别为JT/T《纯电动城市客车通用技术条件》、JT/T《混合动力城市客车技术要求》和JT/T《液化天然气客车技术要求》,后列入当年交通部标准制修计划。接下来,客车分会拟组织行业制定《双源快充电动公交车技术要求》标准,同时将根据新能源客车的发展需求,对新能源客车的重要零部件制定相关的产品标准。

针对目前我国新能源客车面临的问题以及新能源客车技术现状,客车分会还提出从四方面引导新能源客车技术发展。

首先加大新能源公交车的技术推广。在公共汽车等级评定工作中,以新能源公交车的

等级评定为工作重点,尤其在新能源公交车动力性、安全性、舒适性等方面严格标准、法规要求,鼓励生产企业采用新技术、新工艺,多采用新设计方法、新控制理念,在减轻车身自重、提高动力电池效率、保证电气系统安全等方面取得技术突破,争取在政策扶持期内使我国新能源公交车的整车设计匹配、动力系统、生产制造、成本控制达到一个较高水平,使新能源公交车具有较强的市场竞争力。

其次探索新能源公路客车行业技术管理创新。目前,新能源公路客车技术得到了较为全面的发展,急需科学引导和规范管理,因此在行业技术管理上也应探索和创新,通过科学的管理引导新能源公路客车的技术发展。比

如以相关技术标准为基础尝试开展新能源公路客车的等级评定工作,让新能源客车尽早投入营运市场,接受市场检验。

此外,丰富新能源客车技术路线,积极推动核心技术及关键零部件技术发展。目前,我国主要客车企业基本掌握了关键的电池管理系统、动力系统的整合匹配技术,国产关键零部件也能满足使用需求,但现有技术距离市场需求还有一定差距。此外,在关键零部件的使用可靠性、工作效率上,我国距离国际一流水平还有一定差距,产业还应围绕着以动力控制系统为核心,以关键零部件产品开发为基础的发展思路进行发展,在较短时间内满足运输市场需求。

■海外风潮

锂硫电池技术取得突破

加拿大滑铁卢大学的科学家日前宣称在锂硫电池技术上取得了一项重大突破。借助一种超薄纳米材料,他们开发出一种更加经久耐用的硫阴极。该技术有望制造出重量更轻、性能更好、价格更便宜的电动汽车电池。相关论文发表在最近出版的《自然·通讯》杂志上。

由滑铁卢大学化学教授琳达·纳扎尔和她的研究小组发现的这种新材料能够保持硫阴极的稳定性,克服了目前制造锂硫电池所面临的主要障碍。在理论上,同样重量的锂硫电池不但能够为电动汽车提供三倍于目前普通锂离子电池的续航时间,还会比锂离子电池更便宜。纳扎尔认为这是一项重大的进步,让高性能的锂硫电池近在眼前。

纳扎尔的团队对锂硫电池技术的研究,最初为人所知是在2009年。当时,他们发表在《自然》杂志上的一篇文章,用纳米材料证明了锂硫电池的可行性。理论上,相对于目前在锂离子电池中所使用的锂钴氧化物,作为阴极材料,硫更富有竞争力。因为硫材料储量丰富,重量轻且便宜。但不幸的是,由于硫会溶解到电解质溶液当中,形成硫化物,用硫制成的阴极仅仅几周就会消耗殆尽,从而导致电池失效。

纳扎尔的研究小组最初认为多孔碳或石墨能够通过诱捕的方式将多硫化物稳定下来。但是一个让他们意想不到的转折是,事实并非如此,最终的答案既不是多孔碳也不是多孔石墨,而是金属氧化物。他们最初关于金属氧化物的研究曾发表在去年8月出版的《自然·通讯》杂志上。虽然研究人员自那以后发现,二氧化锰纳米片比二氧化钛性能更好,但新的论文主要是阐明它们的工作机制。

纳扎尔团队发现,超薄二氧化锰纳米片表面的化学活性能够较好地固定硫磺,并最终制成了一个可循环充电超过2000个周期的高性能阴极材料。这种材料表面的化学反应与1845年德国化学家黄金时代发现的瓦卡罗德液中的化学反应类似。纳扎尔说:“具有讽刺意味的是,现在已经很少有科学家研究甚至是讲授硫化学了。于是我们不得不去找很久之前的文献,来了解这种可能从根本上改变我们未来的技术。”他们还发现,氧化石墨烯似乎也有着类似的工作机制。他们目前正在调查其他氧化物,以确定最有效的硫固定材料。

■图片车闻

本田、迈凯轮再续前缘



对于F1车迷来说,2015年的看点之一,是迈凯轮与本田的再续前缘。1988年至1991年,拥有塞纳和普罗斯特两大天王的迈凯轮车队,在本田强大的引擎技术支持下,垄断了年度车队与车手个人总冠军。随着迈凯轮因为上赛季的惨淡而宣布结束与本田的合作,两位老伙计再次选择了携手。其结果便是搭载了本田RA615H混合动力系统的MP4-30赛车。RA615H动力系统由本田1.6升六缸涡轮增压发动机与一对混合动力系统组成。其工作原理与普通车辆类似,随着F1技术的民用化,或许有一天人们会在自己的雅阁上看到这一技术。

福特在硅谷设立新一代汽车技术研究所

科技日报讯(张宏)据国外媒体报道,福特汽车公司近日在硅谷帕罗奥多(Palo Alto)设立了新研究所“Research and Innovation Center Palo Alto”。

该研究所位于斯坦福研究园(Stanford Research Park),拥有125名研究人员及技术人员。目标是研究车辆的自主行驶、互连性、移动性、用户体验及大数据分析等课题,预测这些领域的需求。还计划今后对该研究设施进行扩建,在2015年底之前建成硅谷最大的汽车厂商的研究所。

福特汽车在“2015 International CES”上公布了“Ford Smart Mobility”计划。帕罗奥多的新研究所将是推进该计划的核心机构。在研究所的开业仪式上,福特公布了该计划的主要项目。

互连性方面进行的研究是,将家与车辆连

接起来,通过车辆来管理家庭能源管理系统及紧急系统。将实现在外出时通过车辆与家中的能源管理系统通信,自动削减家中使用的能源,还能在快到家时将家里的温度调到舒适值。另外,还能在家中的防盗系统被触动后,向车辆发送警告。在该领域,为了开发更自然的语音识别功能,新研究所还在与位于硅谷的卡内基梅隆大学开展合作。

在移动性方面,将通过远程移动性实验向下一阶段迈进。具体实验时,由位于帕罗奥多的人通过4G/LTE通信,一边看着实时流媒体影像一边远程操纵车辆,使车辆从旧金山湾区移动到亚特兰大的佐治亚研究所。该技术可在汽车分享以及有工作人员的停车场中的车辆移动中发挥作用。

自主行驶方面,新研究所将参与到密歇根大学及麻省理工学院正在推进的研究中。另

外,该研究所还在为斯坦福大学用来测试搜索路径及预测到达时间算法而使用的综合自助形式研究车的开发提供帮助。此外,新研究所还在测试使用虚拟环境的行驶中交通标识识别算法。

在用户体验方面,新研究所正在测试可让用户直观掌握系统控制方法的高级HMI。比如,高科技座椅利用两个控制器来控制10个调整功能以及具备11个膨胀气囊的按摩功能。目前正在研究最容易让用户掌握的操作方法,比如基于智能手机及平板电脑的用户接口及语音识别功能等。

在大数据分析方面,新研究所利用“OpenXC平台”使用户了解如何使用车辆。目标是检测、分析相关参数,改进产品并实现新的移动服务。新研究所目前正在开发用于收集信息的传感器套件。

■汽车微评

工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长郑立新V:新能源汽车行业呈现非常好的发展势头。目前中央和各地方人民政府都对新能源车的发展给予了高度重视。整个社会对新能源车的发展,以及在解决新能源汽车发展当中存在的问题都付出了很多的努力。

国家973计划首席科学家、上海交通大学电化学与能源技术研究所马紫峰V:混合动力只是汽车企业在基于现有产品线延长生命周期的一种策略,中国乃至全球的新能源汽车发展机会可能首先被一些新进入者分享。

雷丁电动汽车总经理舒欣V:纵观目前的新能源汽车生产企业,出发点与产品目标人群均不一样,有的为“高富帅”群体打造电动车,有的奔着政府补贴而来,但是中国老百姓真正需要的新能源汽车,必须是性价比高的国民车。

比亚迪公司董事长王传福V:目前中国像大巴、出租车、公交这一类的公共交通工具,占我们国家车辆保有量1.7%,但是它排放了中国所有尾气的30%,耗掉所有中国交通通用油量的33%。因此公共领域里的电动车应用,能有效解决中国所面临的能源、环境和气候变化等危机。

■新车新技术

奥迪新一代A4将搭电动四驱系统

据海外媒体日前报道,奥迪将推出一套名为e-quattro的全新混合动力四驱系统,其最大输出功率将会达到413Ps(304Kw),性能表现出众。据了解,这套系统将会首先应用到即将发布的新一代A4和全新跨界车TTQ车型上。

奥迪命名为e-quattro的混合动力四驱系统由一台发动机和两台电动机组成,其中一台电动机被整合到变速箱之中,它的最大功率为54Ps(40Kw);另一个则位于后轴,用于驱动后轮,最大功率则为118Ps(87Kw)。两台电动机同时作用时的总最大功率输出为116Ps,配合296Ps(218Kw)的内燃机发动机之后,这套混合动力系统的最大功率可以达到408Ps(304Kw)。

这套系统在高速行驶时,将按照传统的前驱设置来驱动车辆,而在低速的城市道路行驶时则可专用于后驱设置,用两个电动机来驱动车辆,从而获得最实用和优化的燃油经济性表现。根据路面状况,车辆也可以以四轮驱动的模式来获得最好的抓地力。四驱模式下,前、后轮的同步则依靠控制一个专门的模块来完成,它可根据前轮的速率实时调整后轮电动机的输出与前轮相匹配。

英菲尼迪QX30搭奔驰发动机亮相

英菲尼迪官方日前透露,其全新QX30紧凑型SUV将在3月举行的日内瓦车展上首发登场。该车的竞争对手主要包括奔驰GLA、宝马X1以及奥迪Q3等德系车型,其动力将搭载2.0T涡轮增压发动机。

QX30的外观造型源自于英菲尼迪在2013年法兰克福车展上推出的Q30概念车。整车跨界风味很足,车身姿态类似奔驰GLA,但实际上它和GLA也确实有着直接的关系,因为它正是英菲尼迪利用奔驰GLA的MFA前驱平台开发出的车型。

设计方面,QX30完全拥有英菲尼迪自己的范儿。从Q30 Concept概念车的设计来看,它拥有非常大胆的设计语言,其车身线条动感、流畅,又很有肌肉感和雕塑感。前脸一副典型家族面孔,跟Q50极为相像,都是一副凶悍、霸气的面孔,并且QX30的头灯轮廓还要更犀利一些。而类似Z型的C柱设计同样让人想到了英菲尼迪的其他车型。

动力方面和Q50一样,QX30的动力配置也将包括一台来自奔驰的最大功率211马力的2.0T发动机,量产的QX30将拥有3级车身高度可调整系统。

三菱混动版紧凑SUV将发布

据海外媒体日前报道,三菱将在3月开幕的日内瓦车展上推出全新一代概念车。该车在外形线条的处理延续了XR-PHEV概念车的设计语言,在动力总成搭配上有望搭载三菱全新研发的混合动力系统。

三菱对于此款概念车的车头设计并未采用家族式的鲨鱼脸风格,取而代之的则是与钢琴烤漆材质相类似的“X”型中网。在车头位置,相对于凶猛的前脸造型,两只小巧的后视镜略显低调,只是碍于法规限制,较小的后视镜在视野上会存在局限性。由于能够清晰地看到底盘下护板,因此不难推断其车头的接近角比较乐观,足以应对轻度越野。

此款概念车在车头方向的设计相对柔和,找不到明显转折点,只是在尾灯处使用了大角度折线设计。前风挡玻璃相对倾斜,可降低风阻,为这款车以节能为卖点的概念车降低了能源消耗。此款概念车在侧面使用了大量贯穿车体的线条,直线与曲线互相穿插,在凹凸有致的车身板件衬托下,突出该车的肌肉感。双腰线的设计增高了该车的视觉重心,而面积较小的侧窗虽然会对驾驶视线造成阻碍,但却可以增加驾乘人员的安全感。

新车动力单元有望搭载三菱全新研发的混合动力系统,PHEV全称为Plug-in Hybrid Electric Vehicle,即插电式混合动力汽车,本套动力系统包括两台分别驱动PHEV车型前后轴的电动机,以及一台汽油发动机,通过家用电源即可为蓄电池充电,具有一定的纯电动行驶能力。

北京2月起可上网查询充电桩位置

如何快速找到附近的充电桩,一直是电动汽车推广中需要解决的问题。北京市科委相关负责人透露,下月起,一个名为“易充电”充电桩电子地图正式上线,本地市民可实时查询公用充电桩位置信息。目前,北京市已有1425个公用充电桩启动运营。

据市科委相关负责人介绍,目前北京市正在使用的纯电动小汽车约有1万辆,而且还在增加。他透露,目前,全市范围内的自用充电桩已经安装了1600个,涉及1200个小区,最多的一个小区安装了7个充电桩;公用充电桩的点位全市已有188个,总共有1425个公用充电桩,其中70%都在五环以内。据了解,充电桩大部分布设在高速公路休息区、商业停车场、4S店停车场、写字楼等地。

下月起,市民将可上网查询充电桩位置。全市1425个充电桩的点位将在“易充电”上形成一张“充电地图”,市民点击“地图”,即可查询哪些充电桩正在使用,哪些充电桩处于空闲状态。不仅如此,市民还可在“易充电”上预约空闲充电桩。“易充电”目前主要以网页形式服务电动车主,未来也将探索手机应用程序等其他形式。

此外,针对老旧小区停车位不固定、增容难、不易建充电桩的问题,市科委相关负责人透露,今年将通过电池的梯次利用,用“电动汽车移动充电宝”来缓解。