

2015年度C-NCAP第二批车型评价结果发布

新版规则将5星标准提高

□ 本报记者 陆鸣

中国汽车技术研究中心近日在天津发布了2015年第二批车型C-NCAP评价结果,这是按照C-NCAP 2012年版管理规则进行评价试验的最后一批车型。自7月起,《C-NCAP管理规则(2015年版)》新规则正式实施,因此2015年第二批车型C-NCAP评价结果是按《C-NCAP管理规则(2012年版)》规则实施的最后一期。本次发布的结果共涉及17个车型,其中包括1个小型车、6个A类车、4个B类车、4个SUV和2个MPV车型。除第九代索纳塔获得五星+外,其余车型均获得五星的成绩。

据了解,本批公布结果的车型中,除了C-NCAP管理中心预订计划进行评价的车型外,还大量增加了自愿申请评价的车型数量。因为临近2012版规则末期,企业申请评价需要十分迫切,管理中心因此紧急调整了试验周期,尽可能接受申请,满足企业需求。

本批评价的17个车型,共51辆试验车,全部由C-NCAP管理中心从各车型专卖店直接购买,其中有6个车型是按照C-NCAP管理中心计划,使用中国汽车技术研究中心的专项资金,购车费用支出共计296.4万元。具体车型如下:

- 1.东风本田思铂睿 2.4L VTI 尊贵版
- 2.东风景逸 S50 CVT 旗舰型
- 3.上汽通用五菱宝骏 730 1.5L 手动舒适型
- 4.长城哈弗 H2 尊贵型
- 5.重庆长安铃木启悦 1.6AT 乐享版
- 6.众泰 Z500 尊贵型
- 7.长安福特福睿斯 自动挡尚型
- 8.北汽绅宝 X65 2.0T 6AT 豪华版
- 9.北汽现代第九代索纳塔 2.4 DLX AT
- 10.天津一汽丰田2015款皇冠 2.5L 时尚版

- 11.比亚迪 S7 2.0 TID 尊贵型
- 12.东风悦达起亚 KX3 1.6T DLX 7DCT
- 13.东风风神 L60 1.8L 手动挡新享型
- 14.广汽汉兰达 2.0T 两驱豪华版
- 15.上海通用别克英朗 1.8T 双离合豪华版
- 16.上海大众全新晶锐 1.6L 自动智行版
- 17.奇瑞艾瑞泽 3 1.5L 手动够酷版

这17个车型的试验自4月21日开始,至6月25日结束,每辆车均严格按照C-NCAP 2012年版规则,在进行排放、燃料消耗量试验后,进行三项实车碰撞试验,一项座椅鞭打试验及评分。此次发布评价结果的17个车型均为两年内新上市车型,对应2012年版C-NCAP规则在车型研发和改进方面投入了大量的精力,因此,评价结果总体表现较好,侧气囊的配置率达到70.6%,ESC的装配率达到88.2%,其它加分项安全配置比例达到100%。

自本月开始,《C-NCAP管理规则(2015年版)》新规则正式实施,据了解,自今年4月正式公布《C-NCAP管理规则(2015年版)》后,C-NCAP管理中心各项准备工作全部完成,7月7日开始《C-NCAP管理规则(2015年版)》新规则实施后的第一次正式评价试验。2015年版规则在试验及评分上进行了改善,与2012年版规则相比,2015年版规则不仅对试验细节及鞭打试验评分进行了完善和加强,并且修改了星级划分标准,特别是5星的门槛由52分提升至54分,4星的门槛由44分提升至48分。由于驾驶员安全带提醒装置及儿童座椅 ISOFIX 固定装置已经成为法规标准配置,因此2015年版规则不再对这两项装置予以加分,新规则总分由62分变为61分,获得高星级



评价的难度明显增加。另外,为了更客观体现评价车型的代表性,新版在管理程序中,对自愿申请评价车型的选择,由原来申请方指定配置更改为该车型市场销量最大的车型。

此外,由于在试验方法和评分等方面的差异,按照不同版本进行的C-NCAP试验得出的评价结果不同,因此,使用C-NCAP评价结果的各方应明确该结果是按照哪个版本、什么时间进行的评价试验和结果发布的,以避免错误使用C-NCAP评价结果带来的影响。

从C-NCAP历年结果来看,每年平均成绩呈明显递增趋势,5星级车的比例从2006年的8.3%提升到2014年的92.5%,各项安全装备的配置率也每年大幅度增加。与此同时,市场上的车型分布也在发生巨大改变,从早些年的

小型车居多发展到现在SUV车型的广泛流行。据此,C-NCAP管理中心提出了新的研究目标,努力通过大量的交通事故数据及试验数据作为依据制定更加科学合理的试验方法和评分办法,以适应中国国情的改变。整个研究过程将随时与社会各界保持沟通和交流。

名词解释:C-NCAP即中国新车评价规程,是China-New Car Assessment Program的缩写。C-NCAP是在市场上购买的新车型按照比我国现有强制性标准更严格和更全面的要求进行碰撞安全性能测试,评价结果按星级划分并公开发布,旨在给予消费者系统、客观的车辆信息,促进企业按照更高的安全标准开发和生产,从而有效减少道路交通事故的伤害及损失。

国能新能源汽车落户天津

科技日报讯(张宏)国能新能源汽车有限公司近日在天津滨海新区新技术产业开发区奠基落户。这家公司以研发生产纯电动汽车和增程式电动汽车为主攻目标。这意味着,中国新能源汽车领域有望出现一个世界级品牌。

国能新能源汽车有限公司三个投资方分别是:2012年完成收购萨博汽车公司的国能电动汽车瑞典有限公司(NEVS)、国研科技集团

和北京中城绿色投资管理有限公司。

同时奠基的还有“国能汽车技术开发有限公司”,建成后将为国内外汽车企业提供整车和关键总成的委托研发服务,其股东结构与国能新能源汽车有限公司相同。

据悉,萨博汽车公司自上世纪60年代即开始研发电动汽车,第一批纯电动汽车于1970年投放市场。之后,萨博公司在新能源汽车研发和商

业化应用领域的投资从未间断,目前已在纯电动和增程式汽车领域形成清晰的技术路线图。

汽车行业专业人士认为,把萨博汽车技术引入中国进行新能源汽车生产,并依托萨博平台建立汽车技术研发中心和人才培养基地,将对我国汽车产业发展起到重大促进作用。也是与外资品牌竞争尤其是在新能源汽车竞争的过程中“取势争先”的一次重要机遇。

业内领导、学者认为,中国目前正处在优化经济发展空间布局、拓展区域发展新空间,实现“京津冀协同发展”战略,形成新的经济增长点的重要时期,天津在其中具有重要的战略地位和地理优势。重构产业布局、发挥各自优势,建立基于合理分工基础之上的产业合作发展,形成整体协同效应,是实现“京津冀协同发展”战略的关键。

丰田Mirai创燃料电池车纪录 续航里程超500公里

科技日报讯(柯弦)日前,丰田宣布,旗下氢燃料电池车Mirai在美国完成新的里程碑,创下每1加仑氢气可行驶107.8公里以及单次加满可行驶502.1公里的纪录。在零排放的电动车领域,Mirai是目前唯一可以超过482公里的车型,超过了目前任何一款在售的新能源车,包含自家的Prius。

Mirai是目前世界上第一部量产的氢燃料电池车,并以四门中型轿车为定位。与目前的内燃机发动机车型比较,Mirai完全不需要汽油当燃料,也没有碳排放。Mirai的动力来自于氢气、氧气、燃料电池产生的电,除了反应生成的水外,并没有其它污染物产生。目前Mirai在美国的正式售价为58325美元,约合

人民币36.2万元。

相较于丰田Mirai,特斯拉正在寻求延长行驶里程的办法,目前Model S 85D在充满85千瓦小时的电量后,最高行驶里程可达270英里,相当于434公里,低于氢燃料电池Mirai的502.1公里。

尽管如此,从电动车爱好者的角度来看,

电价花费依然较氢气更为便宜,而且电的取得也比氢气容易。不过从碳排放的角度来看,两者差异就不大了。

同时研究也显示,如果将Mirai在行驶中所产生的碳排放量换算成汽油车,Mirai的碳排放量相当于一辆百公里综合油耗2.7升的汽油车。

海外风潮

德研发大功率电力传动装置系统

德国研发大功率电力传动装置组件系统“HV-ModAL”研究项目旨在进一步提高电动汽车动力总成的功率。HV-ModAL希望在今后三年内,打造出一个适用于不同制造商生产的各类电动汽车的电力动力总成模块化系统工具箱。包括英飞凌在内的来自汽车产业链各个环节和科学界的10家合作伙伴参与该研究项目,旨在进一步巩固德国汽车工业在电动汽车——包括纯电动汽车、外充电式混合动力汽车和小型运输车——领域的全球市场地位。如今的电动汽车的典型功率为125千瓦,续航里程为150公里。该研究项目所研究的电动汽车的功率范围为50千瓦至250千瓦,续航里程更长。HV-ModAL是“面向大功率电动汽车的模块化动力总成拓扑”的德语首字母缩写。

项目第一阶段,HV-ModAL研究伙伴致力于就整个汽车产业链通用的电力传动平台达成共识。然后,它们将开展广泛深入的概念和组件研究,以确定适用于这种电力传动平台的、彼此完美协调的组件。

这项研究涉及诸多组件,包括适用于高达250千瓦的大功率传动装置和最高900V的高压IGBT功率模块、模块化多级直流/直流转换器、具备集成式直流/直流转换器的电池,以及适用于600V以上电池的组件。为了描述和定义这些组件,然后进行优化,以使它们相互协调,项目合作伙伴正在构建一个适用于不同电动汽车平台的通用的灵活系统模拟模型。为了验证理论结果,项目组将利用优化的组件和架构,制作出示范模型并进行试验。在所取得结果的基础上,将完成HV-ModAL系统设计,以及最终打造出适用于尽可能最为广泛的电力传动装置类型的模块化系统工具箱。

该项目的预算为750万欧元左右。其中大约50%将由德国联邦教育和研究部(BMBWF)出资。这个项目将于2017年12月31日结束

图片车闻

新瑞风S5:跑出中国动力



作为江淮布局主流城市SUV市场的重磅产品,第二代瑞风S5搭载1.5TGD1+6DCT白金动力组合,并在智能科技、人性化设计等方面精心打造,为年轻消费群体带来“乐驾SUV”全新选择。

“白金传动系”中的1.5TGD1汽油发动机实现了缸内直喷、涡轮增压、DVVT三大技术的结合,功率扭矩则达到128kW/251N·m,动力性接近3.0NA发动机,带来“低速大扭矩,高速高效率”的优异表现,更让第二代瑞风S5能够实现9.8秒破百的准轿跑级加速性能。与之匹配的6DCT变速箱,传动效率高达96%。全新动力组合的优化匹配,使第二代瑞风S5拥有更澎湃动力的同时,综合油耗也达到7.6L/100km的惊人表现。

江淮白金传动系的出现,不仅证明了江淮在自主研发和核心技术领域的硬实力,更让自主品牌拥有了与合资叫板的技术实力。而白金传动系与江淮二代平台技术的结合,让第二代瑞风S5拥有了强大的产品竞争力,真正诠释“Enjoy the power”的产品诉求。

英飞凌中国新执行董事上任

欲保持在华业务持续增长

科技日报讯(何宗)英飞凌科技亚太私人有限公司近日宣布,苏华即日起担任英飞凌科技(中国)有限公司总裁兼执行董事,负责公司在华市场的整体业务运营和战略规划。苏华的任务是带领英飞凌中国进一步做大做强在华业务,以适应不断变化的中国市场。

苏华此前曾在美国、中国大陆及台湾地区电子行业工作了20年。加入英飞凌之前,他先后担任过KLA-Tencor中国区总裁和增长与新兴市场业务副总裁,并帮助KLA-Tencor成功实施了本土化渠道策略。苏华博士拥有电气工程博士学位,并曾在北京大学获得物理

学学士学位。

英飞凌科技股份有限公司是全球领先的半导体科技公司,致力于通过产品和系统方案为现代社会解决三大重要挑战:高性能、移动性和安全性。2014财年(截止9月30日),公司的销售额达43亿欧元,在全球范围内拥有约29800名员工。

自1995年进入中国市场以来,英飞凌的在华业务非常稳定。2003年公司在上海设立了中国区总部。随着英飞凌“中国本土公民”计划的启动,公司在中国加强了技术研发能力,增加了生产及封装产线,扩大了工程师

和销售团队,创立了物流中心,并与主要客户和重点大学建立超过10个联合实验室。英飞凌将与合作伙伴一起,围绕中国的战略重点——如智慧城市、智能移动、新能源和智能制造等开展研究。

作为英飞凌全球业务的重要组成部分,英飞凌中国已经成为与欧洲市场并驾齐驱的地区之一。英飞凌称,苏华加入后,将继续英飞凌在中国的转型旅程,进一步加强英飞凌在中国的领先优势,领导公司在快速变化、充满挑战的中国市场上,充分发挥英飞凌在能效、移动和安全方面的巨大优势。

汽车微评

中国工程院院士郭孔辉V:目前低速电动车的体制障碍比其乘用车、商用车等任何一个细分市场的障碍都要大。缺失相应标准,以及发改委、公安部等对低速电动车的复杂审批制度,都在一定程度上制约了低速电动车的发展。

特斯拉公共充电业务总监吴V:特斯拉电动汽车具有三种充电形式,家庭充电桩为主,目的地充电桩和超级充电站为辅。其中,家用充电桩目前已成为特斯拉车主最主要的充电方式。目的地充电桩则主要是指在大商场、酒店等场所向特斯拉车主提供的充电服务,大多由酒店、商场这些合作方出资铺设,特斯拉只提供技术方面的支持;而超级充电站则由特斯拉自行铺设,这对车主是完全免费的。

汽车分析师贾新光V:目前SUV已成为自主品牌销量上涨的重要保证,自去年9月中国品牌实现占有率止跌回升以来,SUV在中国品牌车型销量中占据的主导作用彻底凸显出来。也正因如此,眼下几乎所有的中国汽车品牌都把重点放在了SUV上。随着SUV新产品的释放,今年自主品牌的任务完成率将大幅提升。

中国汽车流通协会秘书长肖政三V:建立汽车行业的“互联网+”已经在行业内达成共识,协会将根据经销商诉求,请专业人士对平台的功能模块进行设计。肖政三表示,在公共平台上,汽车电商的功能都是必不可少的。

新车新技术

韩国现代汽车或转战燃料电池车

据外媒报道,现代汽车公司近日表示,将燃料电池车(FCV)作为其未来环保车型的主力。

现代燃料电池工程设计团队总经理Kim Sae Hoon表示,对于该公司来说,FCV比纯电动车具有更多的机遇和潜力,后者的市场竞争相对更为激烈,且氢动力车上设计更具有稳定性,能够适用于大客车及小型车。

此外,FCV充气速度能够赶上汽油车,同时续航里程可超过纯电动车。途胜欧洲版ix35 FCV版本的续航里程已经达到370英里,美国版续航里程为265英里。

据了解,自从2013年投产以来,现代的途胜FCV版本销售及租赁的数量总计为273辆,远低于其1000辆的目标。现代称FCV至少还需10年时间才能被广泛接受,与此同时,环境友好型汽车中混合动力和纯电动车还是主力,这两种车型在价格上比FCV更易接受。

不过现代也并未放弃混合动力及纯电动车,未来四年该公司计划在环境友好型汽车技术中投资11.3万亿韩元,所研发的技术包括混合动力、纯电动车以及氢燃料电池车。

为了提升销量,今年2月现代在韩国对途胜FCV版本进行了降价,由原来的1.5亿韩元降至8500万韩元。由于政府并未对普通消费者提供购车补贴,因此该款车在韩国主要由当地政府购买。韩国政府计划到2020年能建设10座充电站,希望届时FCV保有量能够达到1000辆。

特斯拉继续在华建长途超级充电网络

日前,有媒体报道称,特斯拉今年将会在国内继续自建长途超级充电网络,重点打造以城市群为核心的七大重点区域超级充电网络和热门超级充电旅行线路。

据介绍,今年6月初,特斯拉公布了超级充电网建设成果和2015年内建设规划。根据已经建成的超级充电站,特斯拉向车主推出了覆盖京津冀、长三角、珠三角等地的长途出行线路。特斯拉预计在今年第三季度和第四季度,继续重点打造以城市群为核心的七大重点区域超级充电网络和热门超级充电旅行线路。

这七大重点投放区域包括:大长三角超级充电网络、华北—华中超级充电线路、华北—东北超级充电线路、华中—西北超级充电线路、西北—西南超级充电线路、华东—华南超级充电线路以及黄山超级充电旅行线路。

特斯拉在提交给美国证券交易委员会的监管文件中透露,公司已经与多家银行签订协议,获得了最高7.5亿美元的信贷额度。特斯拉方面还表示,今年的资本支出将高达15亿美元,这其中包括加大中国等海外市场的拓展以及充电设备的普及。

特斯拉中国公共政策和充电基础设施总监高翔表示,特斯拉之所以要做自己的充电桩,是因为目前国家充电标准还不完善,存在一定的隐患和问题,等国标完善之后,特斯拉一定会配合国标做出相应的调整,使不同的充电设施之间能够互通互联。

广汽联合BYD在增城研发新能源客车

在2014年招商推介会上,广汽集团总经理曾庆洪透露,广汽将与比亚迪合作,合资成立新能源客车公司。该项目将落地广州增城,其中广汽占股49%,比亚迪占股51%,主要研发纯电动客车。

“广东和广州都有推广新能源客车的计划。到2015年,广东将投入5.5万辆,广州明年投入1万辆。”曾庆洪表示,广汽与比亚迪强强联合,主要是看中广东的市场,计划在广州投入1万辆新能源客车,在深圳则投入3万辆。

据透露,广汽与比亚迪合作研发的新能源客车将于今年年底投放市场。目前,广汽和比亚迪正与广州供电部门进行协商,积极解决充电系统的问题。“待充电问题解决后,我们接下来还会推广出租车。”项目简介显示,广汽比亚迪新能源客车建设项目将选址增城,项目总投资30亿元。

早在2013年8月,就有比亚迪计划在增城设厂的消息传出。2013年4月,广州市委书记万庆良、市长陈建华还会见了比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福一行,就节能减排、城市公交问题及加强新能源汽车合作等进行深入交流。

2012年底,增城就提出要着力打造国家级新能源汽车创新发展示范基地。增城汽车、摩托车、IT业等高新技术产业聚集效应也越来越大,有强大的产业支撑,既可承受周边地区的产业转移,又能为周边产业提供核心配套。如果比亚迪落户后,增城将集合广汽本田、北汽和比亚迪三大整车厂,成为广州整车生产基地最集中的地方。