

新闻热线:010—58884102
E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 姜靖

电动化、智能化、互联化和清洁能源化 博世重点布局未来汽车四个方向

□柯宗



对于动力电池的商业化前景,博世给出了明确的时间表:在2020年之前发售一款固态新型电动汽车电池,能使电动汽车的续航里程增加一倍,同时成本减半。

据博世相关人士透露,博世的电动车技术目前不仅在中国供应给了一些生产商,特别是在意大利,博世为菲亚特500e车型提供了电池、电机、电控系统。

无人驾驶商业化已很近

默克尔当天试驾了博世的无人驾驶汽车。邓纳尔宣布,博世将在2018年实现自动驾驶技术的商业化,在2020年实现高速无人驾驶。

博世无人驾驶的一项关键技术是感应器技术。感应器最早应用于汽车,比如控制安全气囊等,后来逐渐应用到电子、电器等,比如手机。感应器的发展趋势是体积更小、

能耗更少、成本更低。

“目前全球手机市场75%的感应器由博世提供。博世总计供应了60亿个感应器,其中今年就提供了16亿个。”博世中央研究院负责人称。博世前瞻研究的目的是,将很多技术储备好,等市场需要类似的技术时,保证能拿出的技术领先行业竞争者。

感应器技术的应用,不止促使了汽车智能化发展,而且让博世瞄准了智能家居。去年9月23日,博世集团以30亿欧元的价格收购了西门子旗下所持有的博西家电50%的股份。

技术发展越来越倾向于去行业化,互联网、智能化等技术让汽车、家居、IT等领域逐渐融合。“博世中央研究院设立了很多工程师交流区,将不同领域的专家进行融合,跨行业创新这是未来研发的趋势,也是汽车发展的趋势。”邓纳尔说。

近日,位于德国雷宁根的博世中央研究院正式启用。

“中央研究院就是博世自己的‘斯坦福’。之所以将原来三个研究院集中起来,目的是在新的技术发展趋势下,将跨学科的研究人员放在一起,希望碰撞出新的创意。”博世集团董事长邓纳尔博士自豪地说,“汽车技术的创新,不再是专业领域的单打独斗,而是多领域的融合。前瞻技术研发是博世发展的一个重要经验。”

作为全球最大的汽车零部件供应商,在汽车技术颠覆性大变革的前提下,博世确定未来的四个重点方向是:电动化、智能化、互联化和清洁能源化。

柴油技术仍有空间

作为大众2.0升EA189发动机的供应商,博世有没有受到“大众尾气排放作弊门”的影响?

研究院启动仪式上,面对媒体的提问,邓纳尔谨慎表示:“目前这个问题还不能回答,但柴油汽车和技术并未受大众丑闻影响。”

美国相关官员此前已经确认,博世提供的管理软件并没有预设识别测试环境的作弊程序。邓纳尔确定,柴油机的能源清洁化技术未来仍有空间。

尽管博世没有明确表示是否完全置身大众丑闻之外,但德国官方似乎已经做出明确判断。研究院启动当天,德国总理默克尔亲临现场,并且就德国汽车技术创新和对工业4.0发展的意义做了演讲。

大众尾气排放作弊门爆发后,市场对柴油车技术提出了疑问。事实上,在检测等方面,在德国,汽车行业和监管方一直有多方

面的合作。

此前欧洲已经计划,将尾气检测手段由实验室检测,过渡到实际工况检测,即真实道路排放。德国大众尾气排放作弊门后,这个进程可能加快。

博世确认,柴油机油清洁化仍有空间,对柴油汽车未来的发展也有信心。“电动车虽然是未来的方向,但内燃机也要发展。”博世在汽车动力技术发展的整体路线是:立足内燃机,瞄准电动技术。

和整车厂抢夺电池技术

未来电动化发展,可能一些老牌汽车技术公司的技术优势减弱,这是博世要考虑的核心问题。比如,电池、电机、电控取代原来的发动机和变速箱。

博世确信,电动化的核心技术是电池。电机、电控在某种意义上并非新技术,应用于其他行业已经很长时间,技术较为成熟,本身满足汽车使用需求并没有难度。

而电池的安全性、续航里程、充电速度、重量、成本等等,都决定了电动汽车的应用和商业前景。电动汽车的核心竞争技术是电池技术,这是业内共识。

博世早就在美国研发中心、中国研发中心和德国研发中心研究电池。“特别是中国市场,政府非常重视和支持电动汽车发展,我们在中国有电动汽车研发非常强的团队。”邓纳尔说。

去年,博世收购了美国加州的新兴公司Seco。Seco公司有领先的电池技术,特别是新型的固态电池。在全球多个研发中心的合作下,博世宣布已经开发出含液体电解质的锂电池。这款电池不需要冷却系统,并且不像传统的锂电池存在起火风险。

新能源车电池回收亟须出台国标

□北商

随着北京2000辆新能源车电池已过五年质保期,新能源车动力电池回收将成为不得不面对的难题。近日,笔者从2015中国节能与新能源汽车成果展获悉,新能源车动力电池回收国家标准将于今年底或明年初出台。由于传统回收模式只能解决较低保有量情况下的电池回收,随着全国新能源汽车保有量的不断增加,国标的出台能否对新能源车市场形成重大利好备受瞩目。

据相关人士透露,截至目前,针对新能源车动力电池回收国家标准,相关部门已经组织新能源汽车企业、专家进行了2—3轮的商讨,其中,讨论重点在电池回收的安全检测以及回收过程中的费用承担问题。

目前国内新能源车动力电池回收主要涉及电池生产厂商、整车企业、回收利用企

业、消费者等相关主体,由于缺乏相关标准,新能源车动力电池回收利用的责任主体以及各方回收过程中的费用承担都尚未明确。

深圳市沃特玛电池有限公司副总经理饶睦敏表示,关于责任主体以及费用承担比例的问题,现在各方都有说辞。“电池生产企业认为,他们将动力电池卖给整车企业,回收的费用就应该由整车企业负责;整车企业认为,电池被消费者使用几年,如果回收的话,整车企业和消费者应共同承担费用;而消费者则认为,自己的电池被回收,整车企业与电池生产厂商应给予一定补贴。”饶睦敏说。

另外,对于动力电池回收的安全检测。饶睦敏表示,动力电池出保后,可以按照生产厂商、损耗程度进行分类处理。如果动力电池损耗程度高,则直接分解处理;如果损

耗程度低,则想办法进行二次利用。

公开资料显示,虽然我国曾先后制定《危险废物污染防治技术政策》《废旧电池污染防治技术政策》等相关法律法规,但目前并没有针对车用动力电池回收利用处理的专门立法,这制约了车用动力电池的有效回收利用。

据了解,目前国内新能源车动力电池回收领域,普遍通过消费类电子产品的镍氢、镍镉、锂电池的回收处理方法,提取其中含有价值的金属,这种形式在新能源车保有量少的情况下勉强能解决动力电池回收问题。

随着国家大力扶持,新能源车市场近年来持续火爆,所以动力电池回收国标的出台已经迫在眉睫。有业内人士认为,出台新能源车动力电池回收国标对新能源车动力电池市场秩序和节约资源带来好处。据了解,由于

动力电池回收没有建立全国性的回收模式,过保动力电池有可能流入个体私营业者、零售商、汽车维修店和4S店等非专业回收利用机构,造成资源浪费、环境污染等问题,甚至一些不法分子将回收的动力电池经简单处理后再次流入市场,严重危害人身安全。

汽车专家张志勇认为,不管电池回收后电池制造商以何种形式处理,关键的问题是国标一定要有强制性,不能流于形式。同时,国标应制定一个统一的处理流程,要求各企业严格按照该流程实施。“之前,对于其他类别电池的回收,国家都出过相应的政策,但效果并不理想,如果此次国标中有国家强制性措施存在,那么对于新能源车市场乃至自然环境都意义重大,如今国标的出台很有可能给新能源车市场带来利好。”张志勇说。

■图片新闻

特斯拉发布自动驾驶系统:初级阶段手不能离方向盘



10月23日,美国电动汽车制造商特斯拉CEO埃隆·马斯克宣布特斯拉的车载系统升级为V7.0自动驾驶系统。

升级后,新版7.0系统具有自动车道保持、自动变道和自动驾驶功能等多项自动驾驶功能。即日起特斯拉车主可通过Over The Air (OTA)空中升级技术为车辆的系统升级。

特斯拉中国表示,新版系统的自动驾驶模式Auto-pilot一方面将在高速驾驶中减轻驾驶员负担,另一方面在帮助用户泊车上更加简单、方便。

马斯克在发布会上表示,系统仍然处于初级阶段,手不能离开方向盘。关于特斯拉在中国的本土化生产,马斯克正在与中国官员协商,进展情况很好,会考虑和国内的汽车厂商进行合作。在技术合作方面,马斯克表示目前正在与百度合作,并希望能在未来扩大在中国的合作。

另外,此次7.0版本升级,特斯拉还在侧撞预警系统,驻车辅助、温度控制、动力传动系统也做了大规模的改进。在不良行车条件下,该系统会发出语音警报。如果司机置之不理,汽车就会自动减速,直至完全停下来。

感受沃尔沃全新XC90 T6的越野风范

□李苹

坐在全新XC90 T6的驾驶位上,我有点紧张,虽有多年的驾龄,但要驾驶一辆从未触摸过的新SUV做一连串的科目,并且计时,还从来没有过,不免有些许紧张。陪教说,放松,放松!深吸一口气,目视前方,不管了,开始吧!

首先穿越蛇形绕桩,减速,U形弯道,转过弯就全力加速,十几米后,再紧急制动。对我来说,成绩是次要的,顺利完成就好。这是10月16日,沃尔沃全新XC90在北京举办的“不服来战”中国挑战赛活动。上面描述的只是全新XC90极限操控中的一小部分科目。

参赛者可通过分别试驾全新XC90以及任意竞品车型参与挑战并记录成绩。城市路况极限操控及越野能力场地测试是挑战

赛中瞩目的焦点,这其中在蛇形绕桩中,连续的加速、减速及转向对车辆的底盘及前后悬挂设定提出了极高的要求。比赛过程中,全新XC90操控灵敏,这得益于其搭载的新型双叉臂前悬架,这种悬架利用两个横拉杆将车轮连接到车身上,可平衡过弯表现,并抵消侧倾、转向不足和跑偏。而在测试转向性能的U形弯道以及紧急避让科目中,高精度和低摩擦特性的齿条齿轴式转向系统,让转向性能表现优异;而在紧急避让科目中,高精度和低摩擦特性的齿条齿轴式转向系统,让转向性能表现优异;而在紧急避让科目中,高精度和低摩擦特性的齿条齿轴式转向系统,让转向性能表现优异;而在紧急避让科目中,高精度和低摩擦特性的齿条齿轴式转向系统,让转向性能表现优异。

越野性能对比测试由龟甲背、驼峰、涉水路、交叉轴四个科目组成,全新XC90凭借

267mm的离地间隙、四驱脱困性能、车身刚性等优势,表现堪比实力强劲的硬派越野车。

龟甲背以及交叉轴通过模拟复杂、苛刻越野路况考验车辆的四驱系统以及车身刚性。将主动式空气悬挂调至越野模式的全新XC90凭借智能全时四驱系统、较大的离地间隙以及车身刚性轻松完成挑战。另外,全新XC90凭借267mm的高离地间隙配合HLA上坡辅助系统、HDC陡坡缓降系统在轻松完成测试的同时为挑战嘉宾带来自信、安心的驾乘体验。

在涉水路的测试中,全新XC90展现出



车身良好的密封性,同时也展现出主动式空气悬挂的灵活性及通过性能。

沃尔沃全新XC90 T6车型搭载的2.0升机械、涡轮增压Drive-E™E驱智能科技™发动机,可实现最大功率235千瓦,峰值扭矩400牛·米,零至百公里/小时加速只需6.5秒,同时还实现了同级别最低油耗8.5升/百公里。

■数字车市

635401辆

1—8月,北京现代累计销量635401辆,同比下降超过11%,仅完成了全年销量计划的46.84%。且在今年前7个月的统计中,北京现代是国内销量前五强车企中唯一一家同比四连降的车企。虽然8月和9月销量有所回暖,但就品牌、产品质量和客户满意度等方面的表现来看,北京现代的市场前景仍不容乐观。

1.8亿元

日前,比亚迪与苏格兰制造商阿达山大·丹尼斯有限公司(ADL)为英国打造零排放的公交车队。此次合作的第一个项目是伦敦51台12米单层电动大巴的订单。据了解,这个订单是欧洲最大的电动大巴的订单。此次项目总金额约为1900万英镑(约合1.8亿人民币),包含了车队的现场维修和保养服务。

5000万英镑

日前,吉利宣布对伦敦出租车公司追加5000万英镑投资。今年3月,吉利宣布投资2.5亿英镑,为伦敦出租车公司建设一座高技术、现代化的全新工厂,用于生产下一代具有零排放能力的伦敦出租车。此次增资后,将在工厂原有设计方案基础上进行扩容,增加研发设施,建立吉利在英国的前沿技术研发中心。

0.2%

上海大众9月共销售了145273辆汽车,较去年同期增长了0.2%。首次实现正增长。其销量在7月同比下降25.1%,8月同比下降3.1%,而结合9月销量的增长可以看出上海大众的销量情况正在回暖。在这种良好的势头下上海大众在年内还将推出两款新车,分别为上海大众斯柯达全新速派和上海大众新款帕萨特。

25亿元

来自国家税务总局消息,小排量轿车购置税减半政策实施以来,效果初显,目前减税约25亿元,带动小排量轿车销售增长。9月29日,国务院决定自2015年10月1日起至2016年12月31日止,对购置1.6升及以下排量乘用车按5%的税率征收车辆购置税。从减税效果看,10月1日至20日,销售的1.6升及以下轿车不含税金额共计501.7亿元,减税约25亿元。

1467例

国家质检总局检验检疫司司长孙文康表示,今年1至9月,我国共处置进口汽车缺陷1467例,涉及车辆60余万辆,实施召回84例,涉及车辆59.8万辆。进口汽车召回频次增加不代表产品质量下滑,它意味着生产企业在产品生产和使用过程中要承担更多责任。质检总局加强了对进口机动车的监管,构建起涵盖市场准入、口岸检验、后续监管、召回、三包在内的闭环监管体系。

景逸S50优惠达1.4万元

科技日报讯 来自东风风行的消息,其旗下的家用轿车景逸S50十月全系现金优惠一万元,同时景逸S50全系享受国家公布的1.6L及以下排量车型购置税减半的优惠政策,实现购车立即享受“双省”,综合最高优惠可达14825元。以1.5L手动豪华型为例,在享受国家购置税减半及厂家让利后,其购买成本仅相当于两项优惠政策前的8.2折。

其实,景逸S50不仅给消费者以诚意十足的价格。自上市以来,优秀的品质使景逸S50获得了极佳的口碑。作为家庭选购的第一台车,可靠性是用户购车时的重要参考因素。作为东风风行进军A级三厢家轿市场的排头兵,景逸S50的品质可谓出类拔萃。首先,景逸S50的零部件均选用国内外知名品牌。动力系统方面,发动机来自三菱系列分别为1.5L/1.6L的两款小排量发动机,前者搭配德国特拉克的手动变速箱,后者搭配比利时邦奇CVT变速箱,动力搭配合理,具有经济性好,经久耐用,保养费用低等特点。另外,景逸S50采用国际化的供应链体系,优良的配件保障了景逸S50拥有与国际标准相同的产品品质。 (李琪)

■政策播报

2015中国汽车电子商务蓝皮书发布

由中华全国工商联合会汽车经销商商会主办的2015汽车电子商务蓝皮书新闻发布会21日在京举办,会上发布了《2015中国汽车电子商务发展报告》(以下简称报告)。

中华全国工商联合会汽车经销商商会秘书长朱孔源介绍,“汽车电子商务蓝皮书”是关于中国汽车电子商务发展的综合系列报告,2015年首次出版。全书包括总报告、分报告和附录三部分。在对中国汽车电子商务发展情况阐述后,提出了未来市场发展前景预测:个人消费者的全面数字化;产业互联网化的大浪潮正在汹涌来袭;汽车产业的互联网渗透率将进一步提升;互联网汽车的发展将深刻影响汽车产业生态;互联网企业和风险资本对汽车领域的布局将持续加速。

同时,报告也对汽车电子商务市场发展提出了四点建议:用互联网连接一切的逻辑来思考汽车产业的互联网化;汽车产业的电商化必然是垂直的O2O模式;企业应当重视汽车的大数据价值;汽车企业应当利用互联网重构与用户的关系。

“电子商务是这几年行业发展的热点焦点话题,是一个热点焦点的问题,也是一个热点焦点的投资领域。”中国汽车报社社长李庆文指出,行业发展趋势不能靠打赌的方式解决,将不同领域的专家进行融合,跨行业创新这是未来研发的趋势,也是汽车发展的趋势。”邓纳尔说。

4省黄标车淘汰进展滞后被通报

环境保护部自今年下半年开始实行黄标车淘汰工作月调度制度,每月通报各地淘汰任务进展。截至9月底,全国累计淘汰2005年底前注册营运的黄标车82.36万辆,占淘汰任务的70.73%,尚未达到时间进度要求。其中河南、湖南、江西、海南、山东进展缓慢,淘汰完成比例不足60%;尤其是山西、陕西、青海、贵州进展严重滞后,淘汰完成比例不足50%。

环境保护部、公安部、财政部、交通运输部、商务部等五部门近日联合印发《关于全面推进黄标车淘汰工作的通知》,从强化执法监管、严格报废注销、加强政策引导、严格检验检测、严格报废监管等方面着手,全力推进黄标车淘汰工作。

《通知》提出了5项具体措施。一是强化执法监管。要求各地积极开展营运黄标车集中清理工作,督促企业及时淘汰2005年底前注册登记的营运黄标车。二是严格报废注销。严格执行《机动车强制报废标准规定》,对达到国家强制报废规定的,一律按报废处理。三是加强政策引导。各地要因地制宜研究出台经济激励政策措施,加大黄标车淘汰补贴力度。可通过利用盘活财政存量资金,优先安排对提前淘汰的黄标车,尤其是大型货车、出租车、公交车进行补贴。四是严格检验检测。加大相关检测机构的监督管理力度,对出具虚假检测报告的,依据有关法律法规从严查处。五是严格报废监管。各地商务、公安、环保、交通部门要加强对报废汽车回收、存储、运输、拆解、注销等环节的监督管理,坚决杜绝回收的报废汽车及其“五大总成”(包括发动机、方向机、变速器、前后桥、车架)流向市场。加大对二手车交易市场监管力度,督促二手车交易企业严查交易车辆有关证件,防止报废汽车通过二手车交易市场流入社会。