

国产最长车身纯电动客车亮相北京

定位城际交通运输

□ 何晓亮

10月17日,2013中国国际新能源车展在北京开幕。宇通客车携国内首款城际纯电动客车——13.7米ZK6141BEV1参展。据了解,该车搭载多项业内领先技术,同时也是目前国内车身最长的纯电动客车。

据宇通方面介绍,宇通此次参展的新能源客车新品是国内首款专业用于短途城际客运使用的13.7米纯电动公路客车。该车整车采用全承载结构,充换电方式兼容,换电时间仅需8—10分钟,一次充电行驶里程超过300km,可满足客运市场一天的运营要求,实现绿色环保出行。除了具备超长的续航里程,这款车型通过整车造型的专业优化,实现了风阻较目前城际公交降低30%,车辆经济性得到明显提升。宇通还对这款电动客车的车内进行了一系列优化提升,比如通过隔音降噪优化处理,使车内噪音在行驶过程中达到乘用车标准,同时采用平地地板设计,有效增加乘坐人数,使乘坐人数达到80人,能为客户创造更大价值。此外,通过互联网和手机全方位监控车辆运营情况

和电池使用情况,用户可及时识别车辆故障信息,保证车辆正常运营。

而同期参展的另一款ZK6126CHEV4混合动力客车,是宇通混合动力客车的主力车型之一,也是业内节能客车的主要代表车型之一。记者从宇通客车的工作人员处了解到,该车型产品技术成熟,性能稳定,节能效果突出,此前已经在国内多个城市实现批量销售,典型城市工况下测试的节油率甚至可高达40%。

宇通节能与新能源客车自2010年实现批量销售以来,已在郑州、天津、杭州、昆明等国内54个城市,推广节能与新能源客车累计超过5000台,为节能与新能源客车市场化贡献了重要力量。为满足节能与新能源客车市场日益增长的需求,宇通客车也已于2011年7月累计投资38.6亿元兴建国内规模最大的节能与新能源客车产业化基地,规划产能3万辆。截至目前,该基地已开始陆续投产,可以预期,未来宇通节能与新能源客车的全面建成,将为我国节能与新能源客车发展提供强大的产业化支持。



汽车微评

原发改委副主任张国宝V:不要认为将来纯电动汽车就一定一定是新能源汽车的最佳方向,现在这个东西不好说,各种各样的流派还在互相竞争。

国务院发展研究中心产业经济部部长冯飞V:节能汽车对当前省油的贡献可能要大于新能源汽车,有很多节能技术比较成熟,或者节能的技术应用的空间仍然很大。

宝马CFO弗雷德里奇·艾希纳V:目前宝马手里的i3电动车消费者订单量超过8000辆,预计2014年将销售10000辆以上,并且将根据市场需求调整产出。倘若需求持续高涨,我们将很快投入更多。

新车新技术

东风风行CM7满足高端公商务需求



科技日报(张琳琳)曾经,豪车是企业高层商务会议和政府公务活动的最爱。现如今,无论是国家公务用车采购,还是普通消费者购车,都开始追求大气稳重的“新一代公商务车”。作为“新一代公商务车”的代表车型,东风风行CM7外观大气、庄重之余,又多了几分亲和力与灵动色彩;内饰方面,东风风行CM7秉承当前“轻奢简从”的务实新风,力求舒适实用;而其搭载的2.4升三菱环保、高效4G69MPI发动机,则以功率大、扭矩高、结构紧凑、低油耗等特点使东风风行CM7成为当前低碳出行的典范。

在同类车型中,东风风行CM7拥有最宽的车身、最长的轴距,这意味着更舒适、更愉悦的驾乘空间。3200mm轴距使得二三排座椅的膝部空间都接近1米,让身体自如舒展;1920mm宽车身几乎超越了所有合资品牌高端MPV,使驾乘者有一种“心宽天地宽”的感受。而带有电动调节靠背及腿托的总裁级豪华电动座椅、营造轻松祥和空间的氛围灯、独特的侧滑门车窗窗设计、360度噪音隔绝技术,诸多人性化、专业化设计大幅提升了整车的静谧性,也使CM7的舒适性超越了同级车型,达到了飞机头等舱的标准。

东风风行CM7大量采用980兆帕级别的高强度钢材,提升了车体的刚性和抗扭能力;除了必备的安全气囊、ABS+EBD之外,配备了包含了14项安全功能的ESP系统、360度全景环视系统(AVM),不仅提升安全性,也解决了CM7停车泊车可能遇到的问题。另外,东风风行还将为CM7提供5年/10万公里的整车质保服务,解除了用户的后顾之忧。

美大学创立电动车电池实验室

科技日报(宗文)美国密歇根大学将创立一座电动车电池实验室,福特汽车参与了该实验室的投建。

福特向新的实验室贡献了210万美元,是唯一一家参与投建的车企。此外,密歇根经济发展公司及密歇根大学工程学院也分别提供了500万美元及90万美元的资金。

新的电池实验室旨在让汽车制造商、电池制造商以及个体研究人员进行电池单元的测试,并节约大量的时间及资金。

据了解,该实验室预计将于明年秋季投入运营。实验室将建在密歇根大学能源研究所内部,任何汽车业或非汽车业的公司都能够使用该实验室,公司及个人的知识产权也都将得到保护。

目前已经有多家供应商及电池制造商表达了使用新实验室的兴趣,其中多数企业将使用实验室中的设备来测试电池的使用周期,并改善电池的设计。新实验室投入运营后,电动车电池的测试模式将得到改变。目前供应商需要开发出投入量产的电池之后,才能提供给各车企进行测试。而密歇根大学的新实验室将使得电池未达到量产标准就可进行测试。

丰田混动发动机将实现国产化

科技日报(亚梅)近日,丰田汽车公司专务董事、丰田汽车研发中心(中国)有限公司总经理山科忠先生表示:丰田部分混合动力技术将率先实现国产化,争取2015年搭载在国产车型上。

目前丰田在华有3家研发中心,11月即将落成的丰田汽车研发中心是丰田在华首个非合资独立研发中心,广汽丰田研发中心与一汽丰田研发中心主要负责整车开发。而位于常熟的研发中心主要负责节能、新能源车零部件国产化研发,除此之外未来还将针对国内市场,为一汽丰田和广汽丰田这两家合资公司提供动力总成等技术上的支持。

今年上海车展上,丰田带来了搭载全新一代“云动双擎”技术的概念车,这一概念车的升级预示着丰田在中国将有更多的产品搭载由中国现地研发的混合动力总成。据了解,丰田混合动力技术中电机、电池以及变速器和逆变器都要实现国产,其中电池可能会早一些。目前丰田混合动力车在中国市场国产的有普锐斯、凯美瑞两款车型,2015年混合动力技术实现国产后将搭载在这两款车型上。

艾瑞泽7完成首次美标“25%偏置碰撞安全试验”

科技日报(何文)近日,艾瑞泽7进行了国内首次25%偏置碰撞试验(也叫IIHS小偏置碰撞试验),取得圆满成功,体现了奇瑞“造车”水平的显著进步。

美标25%偏置碰撞试验,即IIHS小偏置碰撞试验被认为是当今最严格的汽车碰撞测试之一,它采用完全刚性的壁障,壁障在整车宽度方向上的投影仅覆盖驾驶员侧车宽的25%,碰撞速度是碰撞测试中最高64km/h。这种碰撞形式下,典型的车身吸能结构,如保险杠、前纵梁无法

真正发挥作用,是对汽车安全性的真正考验,对车身的材料和结构设计的要求极高。

艾瑞泽7通过该试验就展示了奇瑞造车水平的进步。该车车身采用高强度的“笼”式结构,前舱就布置了四条纵向能量流吸收和传递通道,其中两条是连通前后保险杠的纵向大梁;在乘客座舱,能量流测通过底部梁、门横梁、侧围上部梁、防撞杆和门横梁、底部副车架等多条通道向后方传递。不管是大面积的正面碰撞还是小偏置碰撞产生的巨大能量都可

以被位于发动机舱内部的小纵梁、前轮罩、前轮及前悬架、A柱下部等结构吸收,其余撞击能量则通过两侧多条通道向后传递,包括门横梁、侧围上部梁、防撞杆和门横梁等结构。

除此之外,在艾瑞泽7车身安全结构设计中,在A柱、B柱、驾驶舱底部前横梁、车门侧防撞钢梁等四处共应用了7块超高强度热成型工艺钢板,被巧妙的以一个三角形的结构组织在了一起,而三角形是几何结构中稳定性最好的一种,这也为艾瑞泽7座舱的坚固性奠定了基础。艾瑞泽7

车身结构中良好的撞击能量吸收和传递设计,同样也发挥着不可或缺的作用,极大程度上降低了巨大的能量冲击对车内人员造成的伤害。

相关链接

IIHS:美国高速公路安全保险协会(Insurance Institute for Highway Safety)的简称,具有目前世界上最为严格的安全碰撞测试评价标准,也是世界范围内唯一引入小偏置即25%重叠面碰撞测试评价的机构。

一家之言

李泽楷买下菲斯科背后的意义

□ 柯宗

10月11日,在美国能源部举行的菲斯科汽车债务拍卖会上,亚洲首富李嘉诚之子李泽楷成为一匹黑马。与汽车行业浸淫多年的两个对手相比,一直玩IT的李泽楷是个不折不扣的“门外汉”。这位李氏集团的小超人二公子,出手的目的究竟何在?

有媒体分析指出,李泽楷看重的是汽车智能化与IT整合。他的商业逻辑是把汽车和IT软硬件集合,打造新的商业帝国。在他看来,IT已经超越了社交网络和搜索引擎

的范畴,软硬件结合是IT业未来的趋势,特别是移动服务,比如云计算。而作为新汽车的尝试者,新能源汽车企业更加注重智能化技术。电动汽车行业的领军者特斯拉就计划三年内打造一款“自动驾驶车”,亨利克·菲斯科在掌管菲斯科公司时也尝试过和电讯商合作。

以资本运作著称的“小超人”李泽楷,对这笔生意的算盘打得很精:在通讯行业征战多年,他可以利用掌握的IT、通信技术和资源进

军汽车电子化和智能化,同时也为IT产业找到新的出路。与菲斯科的结合,就是李泽楷探索IT未来和汽车互联化的一个尝试。

互联网过去10年改变了世界,但并没有在传统行业创造出足够的价值。汽车厂家也在为产品加载移动互联而努力,但其缺少IT式思维,目的往往为了多卖车,利益主体停留在汽车厂家自身;但互联网思维更加开放,它的终端模块可能是为了给客户一个工具,在产业链条上提高效率,降低成本,改善管理和

供应链。

在新式的车联网思维看来,汽车的移动互联包括物联网、传感器、云计算、大数据,需要传统汽车厂家与其他技术拥有者进行碎片整合。未来的汽车将先进入两个阶段:汽车自动驾驶以及车辆之间互相“对话”的数据传输。

不过,李泽楷若要取得成功,也不能完全忽视产业之间的差异。比如电动汽车技术的进一步成熟以及基础设施普及完善等等。

图片车间

靠压缩空气驱动 美计划推零排放汽车



美国公司计划推出零排放零污染的汽车。这款环保车型的车体由玻璃纤维和泡沫塑料组成,采用一台内嵌式电脑显示速度和引擎转速。

零污染汽车公司已经研发了自己的压缩空气车,并希望尽快推出美国市场。该款车售价为18000—20000美元之间。

该款车的引擎动力是靠压缩空气来推动,而不是一般的汽油,在车内建一个压缩机,可以把压缩空气槽插入到插座中,在低速时引擎可单靠空气来转动,高速时,就要汽油加热空气室。让空气推动活塞,在高速模式下,它还要把压缩空气推进到气缸中。根据原本的设计规格,这款车可以用一次性加满8加仑压缩空气跑848英里(相当于每公升可跑45公里)最高时速可到96mph(约153公里)。(宗和)

沃尔沃推出V60插电式混合动力车及C30电动车

科技日报(记者李莘)10月17日,在京开幕的“2013节能与新能源汽车规划成果展”上,沃尔沃V60插电式混合动力车及C30电动车亮相。

沃尔沃V60插电式混合动力车在安全、环保与操控性能方面树立了新标杆。在2012年欧洲新车碰撞测试(Euro NCAP)针对电动汽车的评测中,这款车获得全球唯一最高5星级安全评级。在混动驾驶模式(NEDC驾驶工况)下,油耗仅为百公里1.8升;在纯电动模式下,汽车可最多行驶50公里,尾气排放为0;在功率模式下,动力可达215+70马力,扭矩440+200牛米,百公里加速仅为6.1秒。因其出色的性能,沃尔沃V60插电式混合动力车在欧洲市场取得空前成功,创

造了首批1000台还未展车就预售一空的销售记录。

目前该车型已成为沃尔沃汽车欧洲众多主力市场新的销售增长点。

第二代C30纯电动车在车身尺寸方面没有变化,以其精巧的内外外观设计带来的空间、易用度和驾乘感受成为当前电动汽车领域的佼佼者。它能使用家用普通220伏电源插座充电,一次充电续航里程可高达163公里,满足了绝大部分城市用户的日常通勤需求。而升级版的第二代产品,更通过技术突破实现了一次充电只需1.5小时,让绿色出行的时间成本得以大幅优化。此外,C30电动车也保持了杰出的动力表现,0至70公里加速仅需5.9秒,最高时速更达到125公里/小时。

