



2012 巴黎车展: 插电式混合动力车型成主角



核心提示

在2012年巴黎车展现场,汽车企业纷纷展出实用的、未来数年可以普及开来的技术。在全球经济放缓、油价不断上涨的今天,实用的技术才是最好的技术,不仅能给消费者带来好处,也能让汽车企业快速成长。其中,插电式混合动力技术因为兼顾了电动车和混合动力车的优势,受到不少厂家青睐。

1 插电式混合动力车型 未来数年内将推向中国市场

在巴黎车展现场经常可以看到各种“管子”,一端接着车辆,另外一端接着充电桩。对于这一场面,相信许多人并不陌生,电动车大热时,国内车展常能见到。这是市场在开倒车?不是。电动车在中国都退热的今天,汽车大鳄不会犯同样错误,就算他们想,资金也不允许,全球经济仍在泥沼中,欧债危机愈演愈烈。

取代纯电动车技术的正是插电式混合动力技术,美、德、韩等国车企在这一方面达成共识。奥迪A3、沃尔沃V40、宝马Active Tourer概念车都展出插电式混合动力版本。与多数纯电动车仍存于概念不同,这些插电式混合动力车型将在未来数年内推向市场,并第一时间导入中国。它们均拥有出色的动力、超低油耗,与自动启停和能量回收技术结合,可实现超低的二氧化碳排放。

与普通混合动力相比,插电式混合动力纯电动模式可行驶30公里~50公里,基本满足上下班代步需求。插电式混合动力系统续航里程超过500公里,行驶中,通过回收能量等各种方式,完成对电池充电,对充电桩的依赖,远低于纯电动车。由于对电量要求不像纯电动车那样苛刻,插电式混合动力充电时间只需一两个小时,电池增重也能控制在一个合理范围。最关键一点,插电式混合动力技术实现难度明显低于纯电动。

大众明确表示,在未来一两年会推出一系列插电式混合动力量产车型。三菱、宝马都有相应计划。



2 “少一缸” 继续挖掘传统动力潜力

对于传统动力的挖掘,除采用涡轮增压之外,此次车展还显示出“少一缸”的趋势。“少一缸”分两种,一种是物理结构上直接少一缸,只有三缸。福特1.0L ECOBOOST发动机在此次车展上被装在新福克斯和新嘉年华上。雷诺隆重推出Clio,这款小车未来两三年的销量将决定雷诺的企业前景,而这款小车搭载名为Energy TCe 90的三缸发动机,排量只有0.9升,与涡轮增压配合其性能可以匹敌一款1.4升自然进气式发动机。

“少一缸”的另外一种物理结构不变,在运行中关停某些汽缸,以达到节油效果。在以往,这一技术通常被用在六缸或八缸发动机上。此次车展出现了配备该技术的四缸发动机,如全新高尔夫,在运行中,可暂时关闭四个汽缸中的两个,每百公里可节省燃油0.5升以上。大众将这一技术命名为“ACT”,当发动机转速为1400转到4000转、扭矩不超过85牛·米时,汽缸关闭功能会自动启动,2号和3号汽缸被关闭,一旦驾驶员用力踩下油门踏板,2号和3号汽缸就会自动重新启动,整个过程不会给平稳运转带来负面影响。

传统动力极限到底在哪?至今没有明确说法。继续挖掘其潜力,是所有车企不约而同的做法。福特1.0L ECOBOOST发动机确定在中国生产,装有ACT技术的大众1.4TSI相信也会导入中国。

3 轻量化 纷纷应用新型材料

在汽车界,也有“瘦身”一说,一代又一代汽车设计师将毕生精力致力于减重。减重最明显的优点有两个:一是节省材料,更少的材料意味着更低的成本和更高的利润;二是节约燃油,每减重100公斤每百公里可节省燃油0.3升,一辆畅销车每年全球销量以50万辆计,可节省燃油15万升。

正如不顾一切地减肥会影响身体健康,汽车“瘦身”也可能影响整车刚性和安全性,这也正是矛盾所在。路虎新揽胜走的是大量铝制材料的路线,整备质量比老款轻180千克,净车身比尺寸小许多的宝马3系还轻23千克,仅比Mini Countryman重12千克。宝马i3以靓丽姿态出现在宝马展台的显著位置,这是一款纯电动车型,为弥补电池增重带来的烦恼,i3大量使用碳纤维作为车身材料,使得整车质量比传统电动车轻250千克。

大众走的是另外一条路线,通过对一系列配件的减重,最终达到“瘦身”效果。以新高尔夫为例,将仪表盘减0.4千克,空调系统减2.7千克,模块横梁减1.4千克,车身减23千克,发动机减40千克,电气系统减6千克……这些减重源于高强度钢和超高强度钢的使用,减少不必要的材料,优化几何机构和热成型等技术的使用。

4 自动启停 收效快成本低

只要对燃油经济性有帮助,什么都可以尝试,这是欧洲车展给人最大的印象。此次巴黎车展也不例外,自动启停和能量回收在中国仍属高科技配置范畴,在欧洲正全面推广。

此次巴黎车展,新捷豹F-TYPE、全新一代马自达6、雪佛兰小型SUV Trax、标致Onyx等多款新车均搭载这一技术。这一优势在于收效快,且不会大幅增加成本。

其他方面,触摸屏界面、双开启天窗、车道保持系统、疲劳提醒系统、新的空调系统等看似不起眼但相当实用的汽车配置也在普及,它们对于提升舒适性和便捷性有很大帮助。此外,车展上,A级以上车型的手动挡均为六挡,六挡手动在欧洲全面普及,多出一个挡位并非为提升操控性,更多还是为节省燃油。

(据中国汽车质量网)