

霸王硬上弓 电动车发展不该是政策胁迫市场

本报记者 王超

“我现在72岁了，但我不想愤世嫉俗，新技术会花掉我们很多资源，我们的技术也会变得更加昂贵。重要的是，我们的政府不要抢在市场前面去规划。对消费者来说，他们难以承受这样的压力。我想政治家也会非常审慎，当然他们有时候不考虑事情的结果，就匆匆地立法，或者做事没有更多的思考。”在日前举办的全球汽车论坛上，知名学者、原英国汽车制造商与经销商协会产业经济学委员会主席 Emeritus Garel Rhys语出惊人。这位白发苍苍的老者对各国政府的新能源规划颇有微词，他认为，应该多关注传统动力的降耗能力，实现稳定的排放需要全行业来减排，而不是单单依靠新能源车。

Emeritus Garel Rhys提出的问题，似乎很能联系到我国的现实。早在《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》出台之际，麦肯锡的调研报告就曾担忧，规划中提到2015年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到50万辆，到2020年达到500万辆的目标难以实现。这一名为《振兴中国电动汽车产业》的调研报告，给我国宏大的新能源规划泼

了一盆冷水。2011年，我国仅销售约6000辆纯电动汽车和插电式混合动力汽车，占新车销售的0.03%，只有不足10款车供消费者选择。同年，我国修建了1.6万个充电桩，与到2015年建设40万个充电桩的目标相距甚远。

Emeritus Garel Rhys分析认为，纯电动车和插电式混合动力车未来会得到更多应用，但耗尽了资源(煤炭发电、电池污染)，未必比现有车型节能；在2020年之前，全球汽车厂商还是会使用目前的产品，内燃机技术仍是主流。中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长付于武说，在未来十年，或更长一段时间，汽车产业期待新一代电池技术的重大突破，如果没有技术突破，电动车的产业化不光是在中国，从国际来看都有问题。

值得一提的是，目前电池续航能力最优异的比亚迪E6，也只是通过增加模块数量和重量来实现性能指标，其电池组重达600公斤以上，成本也十分高昂。在电池能量密度及安全技术研究停滞不前的情况下，电动车的安全保障及制造成本的下降也无从谈起。

上海曾计划实行电动车私人购车试点，从2010年开始到去年年底，原本计划推

就意味着巨大的浪费。一哄而上“大炼钢铁”的做法，不仅会造成劣质产品充斥市场无人问津，也会让各车企在研发和市场推广上的投入付诸东流，这还不包括各地政府为取得“政绩”，对电动车投入的财政拨款和基础设施建设支持。

Emeritus Garel Rhys对政府超前制定新能源政策的善意提醒，并不是否认电动车及各种新技术对产业发展的重要作用。站在汽车企业的角度上讲，所有企业参与电动车研发，只能造成研发资源的分散，更

混动产业化须拆除地方保护藩篱

本报记者 马连华

“现阶段混合动力汽车相关技术已比较成熟，基本不需要改变驾驶方式，产业化条件要求较低，也不需要配套基础设施支持。混合动力技术的发展也能推动电池、电机、电控等技术升级，为纯电动汽车产业化提供支持。”9月12日，在混合动力技术及推广研讨会上，中国汽车工业协会秘书长董扬表示，混合动力汽车是当前最适宜推广的节能技术。

董扬介绍，此次会议旨在加快推动国内混合动力汽车产业化发展，实现技术交流、产品推广及政策法规领域经验共享，共同推动混合动力汽车商品化发展。当天，工信部、国家发改委、财政部等部门领导、车企高管及业内专家都作了发言，显示出发展混合动力车正逐步引起业内重视。

此前发布的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》明确提出，将节能与新能源车并重发展，推广以节能内燃机和插电式混合动力汽车为主的节能汽车。至此，混合动力车有了更好的名分。

尽管如此，混合动力车还是在国内市场遇冷。8月27日，广州汽车摇号结果出现了冰火两重天的尴尬，新能源车给出的960个人指标，申请人只有170个，中签率为100%。相反，普通摇号大受欢迎，有5万多人竟拍5454个牌照，中签比例仅为10%左右。

要知道，广州出台的限牌政策不仅为包括混合动力车在内的新能源车留出了1.2万个牌照，还向购买这类车型的消费者补贴1万元。以丰田凯美瑞为例，混合动力版较汽油车型的价格高出2.5万元，1万元的补贴虽然不足以覆盖全部差价，但也是不小的补贴额度。

对此，有人士分析，这是因为广大消费者对混合动力车不了解，认为混合动力车也需要充电设施、电池质量不过关等。广州

市交通工作领导小组办公室负责人表示，不少市民对节能与新能源车增量指标的认识存在误区，以为这个指标只是针对新能源车，其实节能汽车也包括在内。中国汽车流通协会副秘书长罗磊则认为，从摇号开始到结束前后只有8天，时间紧张导致了新能源车遇冷。

但原因恐怕不仅仅是这些。实际上，非插电混合动力车等节能产品在国内各个城市的推广都不太顺利。根据中汽协公布的数据，今年上半年，总共只销售了3905辆，纯电动和插电式混合动力车型的销量也屈指可数。

有人士分析，混合动力车滞销是由于缺乏政府的支持，国家政策对传统混合动力车的补贴只有区区3000元，远低于电动车6万元和插电式混合动力车5万元的补贴水平，不足以吸引消费者。而电动车滞销是因为消费者担心技术不过关、配套设施不完善等。

还有一个重要的原因是，地方保护主义盛行。“有的企业向我反映，自己的新能源车到了别的地方卖不动，很多城市表示要补贴也得补自己当地的企业。”汽车咨询专家贾新光说。

王秉刚总结，新能源车要“破壳”，一是产品要好，二是充电设施要保证，三是不能太贵，四是后顾之忧要解决。“新能源车难以破壳，一个原因是整车厂没拿好的产品出来，虽然中央政府要求各地对新能源车应区别对待，但许多地方政府不愿意出这种政策，不想给这种优惠。”

除了打破地方保护，贾新光认为，推广混动和新能源车还需要提高排放标准。“推广新能源车的实施主体是企业，研发主体、创新主体是企业。现在的问题是主体作用没体现出来，都在等着国家鼓励。在国外是什么办法?用一根鞭子赶着做，这根鞭子就是法规，比如排放标准、节能法规。我们的鞭子还没挥下去，企业就叫苦，我认为这个鞭子必须狠狠抽下去。”

刘玉光认为，得高分的制造商一定是有技术储备的，对座椅特别是头枕和靠背之间的协同安全防护下了工夫研究，得分很低的企业，说明原来没有关注这个方面。

而自主车型得分，也可以从这一项目看出端倪。东风本田CR-V、宝骏630和逸动同获4分(满分)，而北汽E系列手动挡仅得到1.08分，自动挡1.52分，海马爱尚则只有0.75分。

然而，从中我们也惊喜地发现，坚持正向研发的长安汽车终于在自主创新体系的“正道”上迎来了曙光。逸动曾被长安汽车董事长徐留平形容为“自主品牌发展史上的一个丰碑”，长安“五国九地”的跨国研发平台，为逸动的国际化品质打下了牢固的基础，也成为在C-NCAP新规下，逸动成功斩获首个自主车型5星荣誉的关键。

但也有业内人士指出，此次C-NCAP采用新标准后，对于配备ESC(车辆电子稳定控制系统)的车型得分加分，目前在欧洲ESC基本上能处于标配的水平，但在国内往往只出现在中高配车型中。所以，碰撞结果能否代表各车型的普遍安全水准，仍有疑虑。

对此，刘玉光做出了回应：“考虑到车企的成本和投入产出比，目前没有要求100%配备ESC系统，但我们鼓励车企尽量配备这一系统。我们也提醒消费者，因为测试车型不一定是标配，可能有中高配车型，所以在关注C-NCAP的5星安全评价时必须关注车型的配置，如果你购买的车型安全配置比测试车型低，在安全级别上可能就没有测试车型的安全成绩高。”

海马汽车开启“我要上学”助学行动

本报讯 近日，“2012MusicRadio我要上学海马汽车爱@1200助学行动”启动记者会在北京举行。一场在全国范围内帮助贫困学生解决实际生活困难的公益活动正式启动拉开帷幕。该助学行动将持续1对1资助方式，把资助对象锁定至个人，以1200元作为一名儿童三年的生活补贴。与以往不同的是，2012年我要上学将资助范围锁定贵州省，对贫困学生的资助将更加集中，也更为有效。同时，今年的资助手册将与中国政合作，提供爱心卡片套装，通过套装中的交流卡给资助人和被资助人之间搭建起爱的桥梁和更加顺畅的交流途径。

海马汽车集团营销管理部部长汤斯讲述了海马汽车两年来对助学行动支持过程中的感受，并表达了未来海马汽车将继续履行公益事业的决心。现场，汤斯还代表海马汽车宣布资助20名贫困区儿童，为他们提供3年的生活补贴，也希望通过此举影响更多的爱心人士和企业加入爱心行列。(黄华)



任勇：启辰可以不依赖日产平台开发新车

本报记者 王超

在启辰D50上市4个月收获两万辆销量之后，启辰R50于9月8日正式上市，售价6.78万-8.38万元。在合资自主品牌中，启辰创下了半年内连续上市两款新车的纪录。东风日产乘用车公司副总经理任勇说：“东风日产是有野心的，而这个野心是完全没有政治化的。因时而动，顺势而为，东风日产提供了市场的机会——中国消费者需要物美价廉的产品，并且这一需求并未被完全满足。机会是无限的，但可利用的资源、手段和能力是有限的。”

启辰R50源于日产全球B平台，是启辰品牌的首款两厢车。在东风日产的产品计划中，启辰品牌已经排好了5款车型。任勇说，启辰一定会推出不依赖日产现有平台的车型，但必须考虑在一个体系里，不能在一两年内没有新车，所以开始还是借用了既有的平台和技术。

他表示：“我们制定的研发能力规划是，8年达到日产在英、美的开发能力，启辰正在逐步朝这个目标挺进。现在我们为了加快开发的速度，需要使用既有技术。对于启辰品牌的第三款车，综合所有的客观因素，我们还是决定讲求‘速度’，保证新车的投入。但从体系能力来说，启辰品牌已经具备不依赖既有平台进行自主研发的能力。”

在任勇看来，东风日产之所以能取得高速发展的成绩，依靠的就是“本土化”。因为“本土化”，在很多方面对于日产来说是标杆，很多创新的做法与产品技术等，会被回馈到日产。

“东风日产是有野心的。第一，我们从风神开始获得成功，享受到中国汽车市场的高速成长，那是因为我们抓住当时的机会，整合了市场资源和开发能力。第二，东风日产实现效率创新而获得成功。由于效率推动，我们可以看到，东风日产在很多方面已经是日产全球的标杆，比如说制造、品质、效率以及成本。”任勇表示。

这几年来，全球都在谈论日本的生产、制造效率、品质及成本控制是第一，但是今年，东风日产花都工厂获得了“日本全球制

第七代凯美瑞：舒适并非想象中那么简单

对于任何一个想感受有车生活的家庭而言，车辆的操控性和舒适性尤为重要。特别在中国，忙碌紧张的工作和巨大的生活压力，让汽车在作为代步工具的同时，也成为人们摆脱一天疲惫、放松和休闲的重要伴侣。有人说，汽车就是“第二个家”，不仅能为自己遮风挡雨，还能为自己营造最舒适的感觉，带给自己安全感。在这种情况下，汽车的舒适度自然成为一个不可或缺的标准。

就市面上大多数车型来说，能将舒适度与动力、操控和谐统一的并不多。在追求动力感的同时，往往会忽略人们在驾乘过程的细腻感受，全面的舒适装备不能顾全每一个细节。要让车主及乘客百分之百满意，讲究的是巧妙的搭配和细致的设计，以及各种人体工学的应用和设身处地为乘客着想的水准。这些都是要从汽车设计之初做起的，并非想象中那么简单。

在中高级车市上，全新第七代凯美瑞凭借其独创的设计获得消费者认可，而在汽车舒适性打造上，亦有其独特之处，这也令其获得了强大的口碑效应。

从空气动力学到17项静音改善

第七代凯美瑞采用麦弗逊式前悬挂和双连杆式独立后悬挂系统，并率先在底盘安装8块扰流板，加快了空气流速，减少了涡流和尾部横摆力，增加了车身下压力，提高了轮胎抓地力。此外，该车采用符合空气动力学的前保险杠造型设计和后视镜根部导流鳍片设计，将流经车体的气流扰乱，产生负压，并在车身两侧形成“稳定力”，实现了同级别车型中最高水平的风阻系数0.28，大幅增强了行驶的稳定性和舒适性。即使是以120km/h的速度奔跑时，该车依然没有飘摆迹象，在遇到波浪形的起伏路面时，车辆很好地通过了路面上的颠簸。

相对于高速的稳定表现，第七代凯美瑞在中低速下则体现出更优异的灵活性。一方面得益于刚性提升的悬挂系统，能有效抑制过弯时侧倾的产生；另一方面，其搭载全新优化的EPS电子助力转向系统，智能扭矩分配，让动力与操控随心所欲，并实现动力与燃油经济性的最高平衡。RDX还赢得美国高速公路安全保险协会(IHS)“最安全车型”的成绩。

仓石诚司表示，讴歌将加速技术升级，计划到2015年全面更新讴歌所有车型的动力总成技术。同时，搭载较小排量发动机的车型也将从今年开始陆续引入中国。“为了实现降低油耗目标，本田可能采用任何一种技术。目前本田正在研发涡轮增压发动机，未来适当时候会应用在旗下车型上。”



车相媲美的静谧效果。该车在刹车的调校上将刹车特性设定为渐进式，刹车系统根据踏板力度渐进加力，既能保证制动的有效性，又能保证乘坐的舒适性。

优化室内空间的贴心考量

为了提供最舒适的乘坐体验，时下中高端车竞相加大车身长度与轴距。然而，丰田并没有亦步亦趋。令我们惊喜的是，在轴距不变的情况下，第七代凯美瑞采用了优化的室内设计，实现了更开阔的室内空间。前排座椅位置前移7mm，后排座椅位置后移8mm后，前后座椅的距离增加了15mm，达到980mm。前排座椅靠背形状的进一步改良，使得后排膝部空间增加了46mm。该车还进一步增大了后排座的椅背倾斜角度，同时加大了椅面和椅背的面积，提升了人体的承托性，即使长途乘坐也不易疲劳。

同时，第七代凯美瑞具备同级别车型中唯一可完全打开的后车窗，进一步增添了车内空间的开放感。储物空间上，共设有10个杯架，行李箱容纳4个高尔夫球袋依然绰绰有余。

除了后排乘客，针对前排乘客，也做了不少贴心考量设计。凯美瑞，配备了前后独立运作的先进三区恒温空调系统，让前后座都能舒适调整最适合的温度与出风量。同时通过后座专属的中央扶手控制面板，可轻松操作后座椅背电动调整与独立后座恒温空调、音响及后挡电动遮阳帘。此外，后侧车窗的手动遮阳帘、双前座椅背扶手、前乘客座椅头枕可往前倾倒、前乘客座椅侧电动调整键等，提供专属于后座乘客的舒适享受。

产品密集引入 讴歌绝地反击

本报记者 马连华

与其他豪华车品牌的疯狂扩张相比，本田旗下的讴歌显得过于保守，品牌及市场表现也不如对手。不过，从今年开始，讴歌已经开始了一场反击战。今年发布的本田中期战略中提到，讴歌品牌将加快新产品和新技术的投放速度。北京车展上，讴歌展出了ILX、RDX和NSX概念车三款新产品。当时，本田中国负责人仓石诚司介绍，ILX和RDX两款全新车型将于今年进入中国，新一代NSX采用了最先进的混动混合动力SH-AWD系统，也将进入中国市场销售。

5个月之后，讴歌全新五座豪华SUV车型RDX在成都车展上发布，市场售价59.8万元。据最新消息，讴歌的首款紧凑型车型ILX将在今年广州车展正式上市。此外，今年4月初在纽约车展上刚刚发布的

RLX旗舰轿车则于明年投放中国市场。

今年4月，RDX在北美上市，迅速进入细分市场前三。RDX搭载了3.5L i-VTEC V6发动机，搭配6速手自一体变速箱，可实现204kW的峰值动力，搭配采式换挡拨片和红色智能启动按钮。RDX采用VCM可变汽缸管理系统，6缸、4缸、3缸随机切换，配合E-DPS实时智能四驱，前后轮可实现智能扭矩分配，让动力与操控随心所欲，并实现动力与燃油经济性的最高平衡。RDX还赢得美国高速公路安全保险协会(IHS)“最安全车型”的成绩。

除了移植航空动力学和F1赛车技术，进一步减少气流湍流和紊流产生的噪音外，第七代凯美瑞还采用全新17项静音改善措施，全方位隔绝了发动机噪音、路噪和风噪，使得语言清晰的指向感更加强烈。