

应明确发展混合动力的政策导向

最近,行业内发展混合动力汽车的呼声越来越高,这个情况的背后是严峻的环保和节能形势。

去年7月国务院发布了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012~2020年)》,政府对汽车制造商的平均燃料消耗提出了明确的量化标准和时间节点,要求到2015年达到6.9升/100公里,到2020年降至5升/100公里(目前国内乘用车的平均燃料消耗量为7.38升/100公里)。如果依靠内燃机的技术改进,要实现2020年目标有很大的困难,因此应该加快推广混合动力技术。

前一段时间,国内希望通过电动汽车技术上的突破,引领全球新一轮的汽车行业动力革命,并实现节能减排的目标。但由于技术

不成熟、可靠性较差、配套设施缺乏、成本很高等原因,过去几年中,电动汽车的发展速度没有达到预期,而能源与环境问题却在加速恶化。国内寄予厚望的插电式混合动力,本来也可以不依赖专门的充电设施,但是因电池的成本费用高昂,短期内难以较低价格进入家庭,即使有政策补贴,也没有显著的进展。

混合动力是一项成熟的技术,在国外,此类车型销售已超过了500万辆,并没有出过大的问题。混合动力可以利用现有的燃油供应体系,不需要建专门的充电系统就可以大量推广。与电动汽车相比,混合动力汽车增加的成本要小得多,因此市场能够接受。实际上,在美国混合动力汽车已经不再享受补贴,销量仍然能够持

续增加。

深度混合动力技术已得到世界汽车产业的普遍重视和认可,它不仅能够实现明显节能效果,还是插电式混合动力乘用车的基础,是燃油汽车节能减排、实现技术升级的主要途径之一。最近,中汽协相关负责人指出,“混合动力并不是电动车的过渡方案,更不是技术妥协,而是传统汽油发动机的升级版,可以明显提高效率,节约燃油,是由油到电的必经之路”。

但是原来政府对混合动力支持的力度不够,包括并不把混合动力看做新能源汽车,只是定义为节能汽车,和普通的节能汽车一样给予3000元补贴。还有一种解释就是现在混合动力技术掌握在少数厂家手中,特别是日系品牌,而国内厂家被政策牵引得晕头转向,

根本无法清醒地判断市场,所以对混合动力汽车市场准备不足。政府面对这种状况就左右为难。

现在看,应该督促国内汽车厂家加快混合动力产品的研发,希望他们在2015年前拿出能够大量销售的产品。另一方面,应该考虑以其他方式鼓励发展混合动力汽车(包括插电式混合动力),比如施行限车的城市可以对新能源汽车包括混合动力车单独摇号,路桥费也应该给予一定程度的优惠。

对混合动力的宣传还应该加强,现在许多人知道混合动力的节能效果,但是不知道混合动力汽车不需要专门的充电设施,可见消费者对混合动力了解甚少。

(贾新光)

特斯拉发力水下汽车 主打「酷炫」创新

英国、苏联两国核潜艇竟然相继离奇失踪了!这一现象引起了英国军方的高度重视,当然又到了王牌特工007邦德的出场时间。邦德经过调查终于发现幕后黑手原来就是世界巨富航运大亨史登堡,他为实现自己征服世界的野心,建立了一座海底城……

这是电影《007之海底城》的桥段,如今,特斯拉董事长马斯克因对埃斯普利特潜艇汽车深深着迷,开始研发水下汽车,鉴于Model X的热卖,我们相信他极有可能让水下驾驶变为现实。

马斯克不久前在德国慕尼黑新建的一个服务中心内发表了一段主题为“电动汽车理应成为未来汽车的最佳替代能源”的讲话。在这个讲话中,他表示:“燃料电池技术根本就是在胡扯,完全是垃圾(pure rubbish),他们研发这一技术的惟一原因是为了迎合宣传的需要。但现实情况是,燃料电池的续航里程非常不稳定,就目前而言,这一技术还比不上锂离子电池技术(lithium ion batteries)。所以,这根本不是未来汽车能源的一个可行解决方案。”一席话让汽车界同行顿时哗然。

紧接着,马斯克在伦敦RM拍卖行举行的拍卖会上竞拍由英国莲花汽车公司制造的潜艇汽车模型,并打算将这一模型打造成现实版的水下汽车。据说,当马斯克第一次看到电影《007之海底城》时便被因躲避直升机攻击而潜入海底的汽车所吸引。只需按动一个按钮,汽车的轮子便变成“鱼鳍”状,将从天而降的追捕者一网打尽。30多年前电影中的画面成为他头脑中抹不掉的背景。然而,在得知电影中的潜艇汽车实际上并不能转换时,马斯克便萌生了将其改造的想法。

有Model X在先,可以想象,现实版的水下汽车一定非常炫酷。

许多消费者都期待着看到特斯拉旗下Model X SUV车型在明年问世。在德国期间,马斯克对外透露了公司正在研发的另一款被称为Model E的车型(外界预测该车型可能会是一款售价在3万美元以内的平民车型),这一新车有望在未来12~15个月内正式下线。

再剧透一下,马斯克表示,特斯拉计划在明年升级现有的车载浏览器,并将首次在Model S电动轿车中添加谷歌Chrome浏览器。与此同时,特斯拉还考虑在车中安装一个Android模拟器,因此用户未来可能可以在车内的17英寸大屏幕上运行各种各样的Android程序。

真人版“钢铁侠”果然不跟风,只玩创新,只做自己。

(刘葳漪)

自主品牌需要得到认可

J.D.Power日前公布的一项最新调查报告显示,在中国汽车市场,自主品牌乘用车的质量有了大幅提升,已经明显拉近了与国际品牌竞争对手之间的差距。该报告中同时预测,到2018年,中国市场新车质量水平将与美国看齐。

该项调查确实反映了部分自主品牌车型已经在品质上取得了长足的进步。不管怎么说这是好事,让一直在为自主品牌车型质量担心的消费者舒了一口气。但是,质量的提升并不意味着销量的增长。今年,自主品牌依旧没有走出颓势,市场份额持续下滑。统计数据显示,今年10月,自主品牌乘用车市场占有率同比下降4.5个百分点。

近年来我国自主品牌汽车在技术、市场、品牌以及品质等方面通过转型取得了很大进步,但在当前市场竞争加剧的背景下,产品主要集中在中低端市场,自主品牌车企的日子更为难过,其技术、品牌等短板也更显突出。

打铁还需自身硬,不管品质是否已经得到了提升,只要仍没有让消费者感到信任,合资品牌的市场份额就不会自动转移到自主品牌头上来。长期以来,由于在低端市场待得太久,自主品牌价低质次的印象已经形成,品牌力不佳更是自主品牌“叫好不叫座”的主要原因。

因此,品质提升要想转化为消费者的认可,还要品牌先行,两者是相辅相成的关系。

无人驾驶汽车离中国有多远

沃尔沃近日宣布了一项关于无人驾驶技术的规划:到2020年,没有人会在沃尔沃新车中死掉或严重受伤。更早前,日产也设置了一个类似的目标,宣布计划到2020年推出使用自动驾驶技术的商业化汽车。日产副总裁说:“自动驾驶的真正目的是零伤亡。”Google的无人驾驶汽车在美国已经跑了超过50万英里,还没有发生一起事故。Google联合创始人表示,“我认为无人驾驶汽车将比人类驾驶的汽车更安全”。

押注车联网技术的汽车巨头们,对未来的无人驾驶技术信心满满,也让中国这个汽车大国对此充满憧憬。不过且慢兴奋,这些国外的先进技术能不能来到中国且顺利应用,目前来讲还是个未知数。

首先是黑客问题,普通汽车变为无人驾驶汽车,就像老旧手机演变为智能手机,安全问题随之而来。随着汽车变得更加智能,黑客肯定也不会放过它们,由此产生的问题显然会比手机严重得多。一些高级软件工程师已经向外界展示,使用笔记本甚至游戏机就可以控制一辆车的刹车、油门、方向盘。

事实上,很多驾驶者对无人驾驶并不信任,他们宁愿问题出在自己身上,也不愿意将性命交给车里的电脑托管,估计这种现象在中国将更甚。因为无照驾驶、违章驾驶的情况实在太多,对于绝大多数车主来说,惟有将方向盘紧紧掌握在自己手里才能放心。而中国大城市的巨型拥堵以及“中国式过马路”现象极为普遍,在绿灯时面对前面熙熙攘攘的过街人群,不知道国外的无人驾驶电脑在判定时是否会直接死机冒烟呢?

但是,自动驾驶也有非常吸引人的地方,如谷歌专家就曾预测,普及自动驾驶后会让人为意外交通事故减少90%。但是,安全性可能不是主导消费者接受无人驾驶的惟一及最重要因素。业内普遍预测,无人驾驶在推广的

过程中势必会遇到来自各个方面的巨大阻碍。

所谓“橘生淮南则为橘,生于淮北则为枳”。坦率地说,我们更希望本土汽车厂商能

够尽快研发出一套更加“中国人性化”的无人驾驶技术来装配在我们的汽车上,希望这一天早点到来。

(于溪楠)

