

油耗标准日益严苛 车企三招应对

深挖燃油经济性、增加小排量和发展新能源以逐步实现长期目标

2014年,工信部等五部委联合发布乘用车燃油限值标准,根据标准要求,到2020年汽车企业的乘用车平均油耗必须达到5升/百公里以下。为了逐步达到这个目标,工信部从2015年到2020年分阶段设立了年度油耗目标,2015年要求企业平均油耗低于6.9升/百公里,而从2016年1月1日起,更严苛的标准将开始执行,汽车企业的平均油耗要降至6.7升/百公里。

无论是从全球环境的大局出发,还是中国能源紧缺的现状出发,降低乘用车平均油耗都是长远发展的大计。但是,国内汽车企业技术水平参差不齐,短时间内大幅降低平均油耗仍存在难度。从目前来看,汽车企业主要通过三种途径降低平均油耗——提升燃油经济性、增加小排量发动机占比、开发混动或纯电动汽车。

提升燃油经济性空间渐小

长期以来,汽车工程师们一直在致力于压榨发动机的极限,力求用最少的燃油,输出更多的动力。在工程师的眼中,没有完美的动力组合,需要不断地对发动机和变速器进行测试、调校、磨合、匹配。此外,还可以通过减轻车身重量,降低风阻等途径帮助汽车实现降低油耗,但目前市场上的汽车大多车身为钢材,在不减配的前提下,降低车身自重的效果非常有限。因此,



上汽于2015年发布“芯动战略”,并推出“蓝芯”和“绿芯”两大技术品牌,分别专注于传统动力和新能源科技。

对于汽油车来说,通过提升车辆的燃油经济性来实现降低油耗虽然可行,但是面对越来越严的油耗标准,可操作的空间将越来越小。

增加小排量车型立竿见影

对汽车企业来说以销售小排量车型为主可以立刻实现降低平均油耗,这种方式快速直接,而为了不牺牲汽车的动力性能,涡

轮增压发动机成为更好的选择。目前市场上以大众为代表,通用、日产、现代等品牌也先后推出了涡轮增压车型。不仅如此,大众还将涡轮增压的排量一步步降低,从最早的2.0T、1.8T为主,到现在以1.4T为主,部分大众车型还搭载了1.2T发动机。

但是对汽车企业来说,并不是每家都有涡轮增压发动机资源,比如日系企业中,除了丰田、本田品牌车型均采用自然吸气发动机。

新能源汽车具有战略意义

虽然没有涡轮增压发动机,但是丰田混合动力技术的表现可谓出色,在中国市场推出雷凌和卡罗拉两款双擎车型,也在降低油耗方面表现出众。丰田的节油路径非常明确,就是混合动力。

而在混合动力技术被丰田占了先机后,国内汽车企业纷纷在纯电动技术方面寻求突破。去年一年,北汽、江淮、比亚迪等自主品牌利用政策优势,在新能源汽车上发展迅速。而这类纯电动汽车因为完全不用加油,其油耗自然为零,在拉低企业平均油耗方面将起到非常重要的作用。但目前纯电动汽车在我国还不够成熟,市场需要培育,政策和法规需要完善,充电网络需要整体规划,因此目前来说,新能源汽车对于企业的意义主要是长远的战略意义。(据《新京报》)

以我实力 助您成功

权威·实用·贴近

《周口晚报·汽车周刊》

领航周口车市

垂询电话: 0394-8599345

