

车企转向混合动力 新能源之路更务实

进入2012年后,国内多家汽车企业新能源汽车研发路线生变,纷纷从纯电动汽车转向混合动力汽车,上汽、一汽、北汽、奇瑞、吉利等车企都在谋划2012年推出混合动力汽车;合资车企更是计划在今年引进数款混合动力汽车,加速抢占中国的新能源汽车市场。

对政策敏感的车企显然感受到了国家政策的风向有变——国务院近期的政策开始更加强调市场的选择,把节能汽车与新能源汽车放到同等位置,而插电式混合动力汽车也和纯电动汽车并重。与此同时,酝酿已久的《节能与新能源发展规划》近期也将出台。

但就在2011年前,直接发展纯电动汽车这种思路曾大行其道。当时,国内新能源汽车先锋企业比亚

迪,曾一度预计混合动力汽车的过渡期只有短短三年时间。2012年后,国内的新能源汽车市场将是纯电动汽车的市场。比亚迪在2008年推出了双模混合动力F3DM,持续了大约一年的推广后,就开始进入纯电动汽车e6的商业化时期。这种预期被当时的大部分国内汽车厂商认可,众泰、奇瑞、上汽等最先推出的都是纯电动汽车,并希望短期内抢占到市场,但市场并没有给出他们想要的预期,电动汽车市场在过去几年的冰冷程度一直没有改观。

纯电动车火候未到

根据新一轮市场调查,纯电动汽车暂时还不容易被市场接受,电动汽车起步乏力的三大因素:一是产品售价过高——各地政府虽然

推出了购车补贴,但其购买成本依然高出传统汽车不少;二是纯电动汽车技术上还不是很成熟,并未实现预期中的突破,相应的配套设施还不齐全,消费者使用起来不方便,阻碍了电动汽车产品的普及;三是市场规模很小,尤其对个人开放的电动汽车种类更少,这种政策指向过强的发展模式,并没有得到市场的认可,纯电动汽车除了政府采购,私人购车市场并没有被启动。

而事实上,此类情况不仅发生在中国。在德国、法国、日本等发达国家,油电混合动力汽车的销量也远远超过了纯电动汽车的销量,丰田普锐斯去年的销量甚至达到了25.2528万辆。也就是说,在全球范围内,纯电动汽车还不到火候。

中外车企形成共识

经历纯电动汽车的狂热期,以比亚迪为代表的自主品牌形成了比较统一的认知:纯电动汽车短期内只适用于公交车、出租车等公共领域;而私人新能源车市场,应以混合动力汽车为主。

大型汽车集团的态度也在悄然生变。上汽曾经一度推出荣威350纯电动汽车、E1纯电动概念车。但如今上汽开始有所倾斜——混合动力技术落后于欧美车企的上汽选择与大众合作。做出这一选择的还有大众在中国的另一家合作伙伴一汽,并决定在2015年发布中国版混合动力车型。

在油电混合技术上占据优势的日系车企,在对中国新能源汽车市场

的认知上保持了一致,准备在2012年做出实质性的抢占市场的举动。丰田今年在中国市场的重点是推广油电混合动力汽车,陆续在中国上市的有第三代普锐斯、混合动力版凯美瑞、雷克萨斯CT200h等。本田也将大规模地引入混合动力车型,除了在此之前引入的混合动力版思域外,今年广本将引入混合动力技术的FIT Hybrid和CR-Z两款车型,东本也计划以进口方式引进Insight混合动力车。

汽车业内人士认为,政府不再以纯电动路线为主导,避免了过去以纯电动汽车单兵突围的方式,应该算一个不小的进步。虽然目前还不能确切证明哪一种技术行,哪一种技术不行。但事实将证明,不急于把哪一种路线定为主流,而让市场来选择是一个明智之举。 李永钧

新CR-V“换汤不换药”引来质疑一片

上周,东风本田新一代CR-V正式上市。在国内SUV市场竞争趋于白热化的状况下,很多消费者有理由认为,这款曾无限风光,长期处于销量榜前列,价格坚挺且加价不断的SUV“神车”,将会通过换代后的改变来保持乃至提升自己的竞争力。然而当新一代CR-V面纱揭开,包括价格、配置等悬念解开之后,却引来不少媒体的质疑和消费者的失望——名义上的全新第四代CR-V,本质上却有“换汤不换药,新瓶装老酒”的味道?

“棺材”尾部遭人嫌

虽然新一代CR-V的外观内饰有所改变,车头也变得更为俊朗,但是从一些媒体与网友的评论中不难发现,其侧面及尾部的设计却让相当的消费者觉得“丑陋”,对其造型失去好感。从侧面看,新一代CR-V的C柱造型并没有太多的美感,尾部的线条平直且与C柱的过渡比较生硬,感觉就像一个臃肿的驼背,线条的流畅和谐反而不如上一代,尾部“棺材”般的视觉联想颇为让人晦气。这种与消费者审美观的偏离,很有可能成为新CR-V设计上的一个败笔。

高价低配无改观

老款CR-V在售期间,就有不少消费者反映其配置水平与同价位的竞争对手比起来毫无优势可言,再加上提车加价,让不少人选择了放弃。而从新一代CR-V的配置来看,高价格低配置的状况依然没有得到太多改观。

新款CR-V共推出了5款车型,



网上流传的新CR-V碰撞后的惨烈照片

技术进步似龟行 造型设计败笔多



● 臃肿“屁股”让不少人反感



● 发动机技术未“与时俱进”



● 底盘悬挂几乎没有变化

从入门级的2.0两驱都市版看,虽然也采用了自动变速箱,但其余配置也就是刚刚够用,在主动安全方面还是显得有些捉襟见肘,ABS防抱死系统和EBD制动力分配系统并没有什么值得炫耀的,因为这已几乎成为眼下主流车型的标配。2.4入门的四驱豪华版配置堪称丰富,但与过高的售价相比性价比并不明显。2.4四驱尊贵版的配置提升也很有限,且安全配置没有进一步增加,显得售价偏高。2.4四驱尊贵导航版从性价比方面来说也只适合对价格不敏感的人群。此外,消费者对于低配车型无倒车雷达、过小的天窗面积、主副遮阳板都没有照明灯等方面也颇有微词。

底盘基本老一套

在底盘方面,全新CR-V依旧沿用了老款车型的底盘,且轴距也与老款车型一致为2620mm,这个在同级别车型中几乎最小的轴

距决定了新CR-V的乘坐空间在对手面前处于下风。新CR-V采用前麦弗逊式独立悬挂和后双横臂式独立悬挂,其主要还是偏向于公路行驶性。在高配车型上,其搭载的四驱系统为“适时四驱”,当前轮失去抓地力时,后轮才会获得一定的动力,工作效率并不高,与德系对手配备的“实时四驱”不可同日而语,加上新车离地间隙还有所减少,可以说新CR-V的越野能力微乎其微。CR-V采用的2.0L与2.4L自然吸气发动机,虽然最大功率和最大扭矩相比老款略有提升,但技术上并无本质提升,动力性能在德系SUV的涡轮增压燃油直喷发动机面前,更处于绝对的劣势。沿用上一代5速的自动变速器,相比竞争对手的6速或者CVT变速器,也显得有些落伍。

正因为核心的动力及底盘上几乎没有什么改变,不少网友评价新CR-V只是换了个壳子,

“换代”似乎只是“换汤不换药”。

安全性能遭质疑

近期在不少网站上都刊登了一组本田新CR-V在遭受碰撞后惨不忍睹的现场图片,也让网民对其安全性产生质疑。同时,伴随着新CR-V上市的,却是本田汽车在世界范围内不断地发布召回信息的声音。

1月5日,本田宣布在美国及日本市场召回包括CR-V在内的30万辆本田车型,召回原因为汽车安全气囊存在缺陷,威胁驾驶者人身安全。1月12日,东风本田也宣布因前大灯存在安全隐患,在全国召回5万余台CR-V。

尽管有网站声称那组碰撞照片是厂家的碰撞测试而非车祸,但其惨烈程度却远非一般碰撞测试能造成。加上一系列召回的消息,消费者对新CR-V的安全性能有所担心也在情理之中。 晨阳

网友的质疑

● 设计师可能是临时工吧,审美那叫一个臭啊,就好像人去整容,但越整越丑,还没原来的好看。太难看了,屁股那么

大,有点像棺材车。

● 越来越难看,难道现在的设计师口味越来越重了?都喜欢翘“屁股”?

● 驼背啊,刘罗锅开的车吧?

● 新CR-V终于变成个丑八怪了,看以后的销量是否还会那么NB?

● 是增加了点配置,但是也取消了好多配置,并且这些配置还都是2010款的亮点。

● 新CRV与老的比就是换个壳子,无实质上的突破。发动机、变速箱还是落后的老款。

● 四驱没有一点改进,不能适应基本的越野需要,就只能在城市跑跑。

● 明明可以一步到位的技术和同步的整体革新,但是本田非要走两步甚至三步走,为什么呢。就为了下次换皮改款呀,加些小配置呀什么的,以此吸引更多眼球,为下次加价钱来变脸。

● 说真的 我感觉没有太大的变化,车的变化应在其一是品质提升,新的CR-V没有!看保修期三年五万公里而起亚都5年十万公里了! 其二是带来更多高科技及人性化的配置,新的CR-V也没有!到目前为止仍是五档自动——其他同价位的都6速7速了。其三价格稳中有略降!它还是没有!!

● 我觉得新一代比老一代没有质的飞跃,我的是10款的,除了在外形上和中控变化大,其他的配置上与老款没有太多的变化,相比同价位大众的一些车型,CR-V的配置实在是寒酸,高高的售价,不知道到底哪里值钱,哎,一直加价的神话真是不知道是怎么形成的?

