

奥迪亮出新能源底牌

北京4月16日电（记者 南辰）一汽大众奥迪2011科技日活动近日在奥迪德国总部英戈尔斯塔特迎来了第一个活动日。国家863计划节能与新能源汽车重大项目监理咨询专家组组长王秉刚等来自中国的新能源汽车专家及各媒体记者，试驾了奥迪多款新能源车，包括奥迪A1 e-tron（增程式电动车）、奥迪Q5 hybrid quattro（全混合动力车）、奥迪Q5 hybrid Fuel Cell（HFC氢燃料电池车），以及在此次活动中首次面对中国媒体并且是全球范围内首次提供试驾的奥迪A3 e-tron（纯电动车）。中国专家与记者还与多位奥迪电动车研发部门的专家直接交流。可以说奥迪自信地亮出了纯电动、混合动力、氢燃料等多种解决方案并存的新能源底牌。

奥迪Q5 hybrid quattro是一款搭载了TFSI发动机的全混合动力系统的中级SUV。该车起步阶段可以完全依靠电池驱动而不使用发动机，使用纯电动模式可以实现3公里的续航里程（60公里时速、电池电量充满）。如果按下中控台上的EV键（纯电动行驶模式），当车辆行驶至100公里时速以上时，系统自动解除纯电动行驶模式，发动机开始介入工作。另一方面，当行驶过程中松开油门踏板或踩下制动踏板，能量回收系统开始起作用，车辆的动能开始转化为电能，被充入至电池，从而让能量尽可能的被利用而不被损失。在TFSI发动机和电动系统的双重帮助下，奥迪Q5 hybrid quattro的百公里综合油耗仅为6.9升。

奥迪公司管理董事会主席施泰德介绍：Q5 hybrid quattro全混合动力车开启了奥迪的混合动力驱动战略。之后，A6和A8的混合动力车型也将采用同样的技术。明年，我们会将这款Q5全混合动力车型引入中国市场。这对我们来说是一个具有里程碑意义的事情。在未来，我们还将会继续把最新的技术带到中国。

奥迪e-tron电动车系列是试驾中的一大亮点。奥迪A1 e-tron插入式电动车基于奥迪A1量产车打造，它的动力系统采用了高压锂离子电池和单转子发动机共同组成的电动系统。在单纯由锂离子电池驱动的情况下，奥迪A1 e-tron的续航里程可以达到50公里。奥迪通过调查发现，在绝大多数大城市，车主每天的用车历程少于50公里，所以，绝大多数情况下，奥迪A1 e-tron的续航里程可以满足大部分消费者的用车需求。

如果消费者有长途驾驶需求，奥迪A1 e-tron上搭载的小型增程模块就将起作用，在它的帮助下，奥迪A1 e-tron的续航里程可以增加至250公里。目前世界上已经存在的增程式电动车，奥迪A1 e-tron是第一款采用转子发动机作为增程模块的产品。据介绍，转子发动机具有体积小、转速高的特点，这样的增程器更适合奥迪A1 e-tron这样的小型电动车，同时，在保证动力的前提下，奥迪A1 e-tron的百公里综合油耗仅相当于2.0L（启动增程器）。在对奥迪A1 e-tron的实际驾驶过程中，奥迪A1 e-tron的静谧性尤为突出。虽然转子发动机的转速较高，但当该增程模块启动时，记者并没有听到明显的发动机噪音。

施泰德介绍：“通过增程模块，这款电动车可以行驶更长的距离。几周后，一支由20辆A1 e-tron组成的车队就将在慕尼黑启动测试。”

另一款对媒体开放的e-tron家族车型是奥迪A3 e-tron，这款车在本次科技日活动中首次在全球范围内提供给媒体试驾。从动力系统方面来看，这是一款区别于奥迪A1 e-tron的纯电动汽车，它没有增程模块，只有一个搭载在后备箱和后座下的两个电池组，在这两个电池组的帮助下，奥迪A3 e-tron的续航里程可以超过135公里，这在大多数大中城市，已经超出了大部分消费者的用车需求。比较有趣的是，由于电动车行驶时没有发动机噪音，只有快速行驶时产生的胎噪，为了行人的安全，奥迪在A3 e-tron上搭载了行人提醒系统，即奥迪A3 e-tron本身可以发出类似于音乐的声响，从而提醒周围的行人注意安全。

奥迪的纯电动车在外观上稍有不同：废气系统以及排气管被完全抛弃，因为他们不会产生二氧化碳排放。而另外一款奥迪电动车配备了排气管，但排出的是纯净的水，它就是奥迪Q5 HFC氢燃料电池车。奥迪Q5 HFC的动力系统原理更先进，它搭载了以氢燃料电池和普通电池串联使用的混合型电力供应系统。最大功率128千瓦、双永磁电机提供最大扭矩420牛·米、最高时速160公里/小时、最大续航里程250公里，这是一款全面适应城市内或者城市之间的电动车，随着研发的深入，奥迪Q5 HFC氢燃料电池车的续航里程还会有很大的提升空间。

事实上，轻量化车身是奥迪的核心竞争力之一，也是最重要的未来战略技术之一。经过实验证明，空气阻力每减少10%，油耗可减少0.15升/百公里，车重每减少100公斤，油耗可减少0.3公升。铝制车身与钢板车身相比，重量大约可减轻40%，这可以明显地降低能耗。奥迪A1 e-tron在量产的传统内燃机车型的基础上，增加了碳纤维车顶和具有碳纤维组件的轮毂，从而让整车质量下降，奥迪A3 e-tron在配备了两组电池的基础上，实际的重量仅比内燃机的A3多不到50公斤。

奥迪认为轻量化不仅仅是减轻车身重量，降低重量的同时保证车与人的安全也是十分重要的方面。众所周知，电动车上搭载的高压锂电池万一在行驶时或发生碰撞时漏电、短路甚至爆炸都是十分危险的。奥迪的技术人员告诉记者，在e-tron电动车上的整个高压系统中，电力传导部件是与其他部分绝缘的，所有高压线的布设都考虑了碰撞情况而采取相应的优化策略；同时，如果车辆发生碰撞，高压控制系统会自动切断电池与动力部件的联系。奥迪用各种复杂的技术确保了电动车与传统内燃机一样的可靠性和安全性。

在谈到节能科技时，空调、电子设备等通常被忽视，但其实他们加起来可以消耗整车能量的8%，虽然相比动力系统这个数字并不高，然而奥迪依然不放过任何一个可以降低能耗的可能。2009年，奥迪开始在量产车中全面推广IEM创新能量管理系统，该系统包括启动/停车系统、能量回收系统等。通过对全车能耗部件的有效管理可以降低高达10%的燃料消耗。

记者注意到，奥迪电动车的行驶过程中，能量回收是其中的重要环节。在奥迪A1 e-tron和奥迪A3 e-tron上，能量回收是非常重要的功能。尤其是，奥迪电动车的能量回收灵敏度是可以调节的，增强了驾驶乐趣，当系统更灵敏时，车辆在减速或踩下制动踏板时的反应会更加明显，这种模式更适合山路下坡等路况；而如果为了驾驶的舒适性，大部分时候我们会将其调至不灵敏的状态。

记者认为，奥迪此次亮出新能源组合解决方案，实际上也意味着，宝马、奔驰、奥迪、大众的新能源战略全部清晰亮相。与德国厂家过于倾向发动机柴油化的节能路线截然不同，明显可以看出德国厂家新能源汽车多样化的解决路线已经成为共识，并在国家力量的协调下有条不紊地推进。

对此，奥迪（中国）企业管理有限公司总经理冯德睿博士在英戈施塔特对笔者表示：我们也看到了中国现在电动车方面的国家政策，还有整个汽车市场发展的趋势。因为我们看到中国是唯一一个通过国家政策的形式，也就是通过“十二五”规划的形式，将未来的电动车计划写入了全国将来的计划表里面的国家。我们也想向中国的消费者展示，奥迪有能力在未来的中国市场推行电动化政策。

奥迪公司管理董事会主席施泰德则表示：“10到15年后，电动车将不再是小众产品。作为领先的高档电动车研发和生产企业，奥迪计划到2020年实现六位数的电动车年销量。”

“我们正在打造未来个人交通解决方案。为此，我们不仅限于独自研发，还与众多伙伴开展合作：当然包括我们在中国的合作伙伴一汽集团；与众多研究机构 and 高校开展合作，例如上海同济大学和慕尼黑大学；与能源企业合作，例如我们在慕尼黑的测试车队；与建筑师合作，通过奥迪未来城市大奖展望未来城市的发展，中国建筑师也参与了进来，并且给予这一奖项重要的推动力。”施泰德表示。

“我们以全新的视角审视未来的个人交通和汽车工业。我们将在中国通过高品质的创新产品，来进一步推动全新驱动技术的发展。两周后在上海（车展）我们就将迈出新的第一步。”

记者认为，这从一个侧面提醒国内的自主品牌厂家，那些实力更强的选手已经认真地弯下腰，蹲在新能源汽车的起跑线前。面对这些实力强大的选手，我们没有任何理由松懈，唯有更加努力地跑下去。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/11663.html>