

比亚迪出牌,吉利急眼? 秦L让车市竞争再起风云

近日,首搭比亚迪最新一代DM技术的秦L/海豹06 DM-i上市,随着9.98万元的起售价公布,让早已“卷”出天际的汽车圈再掀风浪。首先坐不住的就是吉利汽车,急匆匆地想要在发动机热效率问题上,与比亚迪争个高低,只是没想到变成个回旋镖。然而,面对比亚迪最新一代DM技术所带来的市场挑战,坐不住的又何止吉利汽车,其他自主品牌甚至一众合资车企也同样承压。

■新快报记者 罗晓彤



■廖木兴/制图

5月29日,也就是在比亚迪宣布其发动机46.06%的热效率是目前全球第一的第二天,吉利高管就公开表示不服。

当天下午,吉利控股集团高级副总裁杨学良在其微博转发一条质疑比亚迪秦L的长文,并配文:“还是实在一点好。”很快,吉利汽车销售公司副总经理徐东卫也在其微博上晒出了中汽中心的认证书,并配文:“2023年吉利雷神发动机已获中汽中心权威认证,最高热效率46.1%!全球最高事实说了算!”随后,吉利汽车、吉利汽车集团等官方微博也转发了徐东卫的微博,都表示:“全球最高事实说了算。”

单从数值上看,比亚迪的46.06%确实比吉利汽车的46.1%要弱,但这并不等于吉利汽车就争得过比亚迪。当天晚些时候,比亚迪集团品牌及公关处总经理李云飞就在微博上回应:比亚迪46.06%热效率已量产,并且是发布即量产上市即交付。随后其微博也分

享了一张同样来自中汽中心的产品认证证书,并直言:“像这种没量产的,更高热效率的,我们还有大把,只是不想说而已。”

对此,科方得智库研究负责人张新原告诉新快报记者:“秦L的上市显然对吉利产生了一定的影响,可能促使吉利急于提出热效率谁第一的概念。”与此同时,有相关业内人士也提到:“无论油耗多少,续航多少,热效率多少,统统都是数字,实际使用的用车情况才最有说服力。”

记者注意到,目前市面上流通的很多混动发动机热效率都能超过40%,未量产但发动机热效率超过46%的也有不少例子。

比如,东风汽车集团有限公司研发总院院长杨彦鼎此前就提到:“东风目前研发中的发动机热效率已突破47%并即将量产,预计2026年将突破48%。此外,热效率突破50%的新技术预研也已开始。”

再如,长安汽车新动力研究院总经理邓伟也曾提到过,长安目前实现量产的热效率是44.28%,但储备的热效率可以达到47.03%。

张新原表示:“热效率是一个衡量发动机性能的重要指标,它表明发动机在燃烧燃料时能够产生多少动力。车企宣传的热效率值,其实是告诉消费者,他们的发动机在特定情况下的性能表现。这个数值并不是绝对的,而是一个范围,因为不同的使用条件和工况下,发动机的热效率可能会有所不同。”

张新原同时提到:“车企争相宣传发动机热效率,主要是为了提升品牌形象,吸引对环保和高效能发动机有需求的消费者。热效率越高,意味着燃油利用率更高,能够减少油耗,降低车辆使用成本,对环保也有积极影响。”

在张新原看来,不止吉利,对于其他自主品牌和合资车企来说,秦L这样的高效能发动机可能会构成一定的竞争压力。因为秦L的上市,可能会抢占

一部分对高效能、低油耗车型有需求的消费者。

海通证券分析师刘一鸣更是具体分析认为,(比亚迪秦L/海豹06 DM-i)这两款新车的主要燃油竞品有日产轩逸、大众朗逸,混动竞品有吉利银河L6、长安启源A07等,而搭载比亚迪第五代DM技术的新车在空间、燃油经济性上均具备较强竞争力,与合资品牌燃油车型比较,大众速腾、大众朗逸的轴距分别为2731和2688mm,尺寸上秦L/海豹06占优;与吉利银河L6比较,秦L/海豹06在尺寸、油耗等方面领先。

此外,国际金融服务公司摩根士丹利在相关报告中也提到,比亚迪新一代DM-i平台,燃油效率更高(2.9L/100km)、更远的续航里程(可达2100km)、比亚迪推出两款车型后不久就交付了新车型,可以有效与合资品牌的ICEV相媲美的价格,值得监测接下来几个月大众Passat、丰田Camry、本田Accord将如何应对。

工信部拟禁止汽车单踏板完全刹停 特斯拉被认为首当其冲受影响

新快报讯 记者罗晓彤报道 近日,工信部装备工业一司公开征求《乘用车制动系统技术要求及试验方法》等五项强制性国家标准的意见,其中涉及对新能源汽车能量回收制动功能应用条件的变化。

记者注意到,相较于GB 21670—2008《乘用车制动系统技术要求及试验方法》,最新版本文件增加了“A型及同时具有A型和B型电力再生制动系统的车辆,通过松开加速踏板实现的制动作用不能使车辆减速至停车”的要求。也就是说,将禁用动能回收功能使车辆完全刹住。

对于禁用动能回收功能完全将车刹住,文件称,近年来随着A型电力再生式制动系统技术应用的逐步广泛,由于驾驶员长期通过控制加速踏板来实现制动停车,可能会导致养成相应的驾驶习惯,

在紧急制动工况下出现误踩误用等情况。为明确A型电力再生作为一种辅助制动的定位,在经过充分行业调研和讨论的基础上提出该要求,旨在引导驾驶员养成良好的驾驶习惯,保证行车安全。

据了解,“A型电力再生式制动系统”即加速踏板的制动能量回收,一般被称为“单踏板模式”,是一种车辆强动能回收模式,主要用于新能源电动汽车,旨在通过增强动能回收效率,增加车辆的续航里程。在这种模式下,驾驶者可以通过一个加速踏板控制车辆的加速和减速,踩下加速踏板即加速,抬起加速踏板即减速,相当于一个踏板就能完成日常的加减速操作。

目前,“单踏板模式”主要应用在纯电动汽车上,包括特斯拉model 3/Y/X、小鹏P7/G3、蔚来ES8/ES6/EC6、宝马i3、上汽通用别克蔚蓝6/7、广汽本田

EA6 绚乐、广汽埃安 AION Y、零跑T03、欧拉白猫、捷尼赛思纯电 GV70 等。

而且有意思的是,虽然多家车企的新能源车型提供了此功能,但第一个做“单踏板模式”的车企不是特斯拉,而是宝马,只是对于“单踏板模式”最为人熟知的车企仍是特斯拉。因此,在工信部装备工业一司公开征求意见后,市场上就有声音认为,特斯拉的“单踏板模式”或许将被禁止,以后想刹车得踩刹车踏板。

不过,特斯拉方面相关人士对媒体表示,目前没有收到“单踏板模式将被禁止”的消息,相关标准尚未正式发布和实施,不影响现有的产品和功能。

同时,特斯拉客服表示,特斯拉的车辆没有单踏板模式,它的功能叫能量回收。“网传消息目前我们没有了解到,在现有车辆的功能使用上,并没有收到任何消息。如果确实是国家有相应的要

求,那么也会后续在软件版本发布或者相关的说明中,特斯拉会发布说明通知,但目前确实没有相关的消息。”特斯拉客服回应。

对此,全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树也表示:“单踏板模式作为国际认可的一种驾驶辅助功能,网友所传的禁止应该是不会(实施)的。”

就目前来看,业界对拟禁止使用动能回收功能完全将车刹住这一变化的看法不一。支持者认为,应该禁止动能回收直接刹停,有助于增强交通安全;反对者则认为,动能回收直接刹停有可取之处,直接禁止会削弱电动车的技术优势和用户体验。此外,还有人认为,应该由车主自己选择。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道