

立足“进”“实”“拼”，实现全年“跑赢”目标

燃料电池汽车体验记

试乘上汽大通MAXUS EUNIQ 7

首席记者 阮希琼

近期，上汽集团和中国宝武进行战略合作，记者有幸在活动现场试乘了燃料电池MPV上汽大通MAXUS EUNIQ 7。“我们整条生产线已经准备就绪，计划今年下半年上市。”现场相关负责人告诉记者。

和传统燃油车以及电动汽车相比，燃料电池车有什么特别之处吗？带着这样的疑问，记者坐上了这辆车。

1 加速
比电动车还快

起步，司机踩下“油”门，推背感立马袭来。

试乘试驾过电动汽车的朋友都知道，电动汽车的加速响应一般要比燃油车快，没想到燃料电池汽车的加速性能也很优秀。

据介绍，上汽大通MAXUS EUNIQ 7百公里加速时间在11秒以内，0-50公里加速时间在4秒以内，作为一辆燃料电池MPV车型，这样的成绩实属不易。

“做燃料电池乘用车比商

用车要难很多。首先布置空间小，同时要求电堆响应速度更快，也就是功率上升的速度要快。上汽大通MAXUS EUNIQ 7的功率上升速度达到了50kW/s。”相关负责人说，“燃料电池汽车起步一般需要电池介入，我们这款车是靠电堆驱动的。作为主驱动源，90%以上的行驶路程都是靠电堆驱动的。”

“很多试乘过这款车的领导都感叹，加速比电动车还快。”司机告诉记者。

2 续航650公里，
冬天放心开空调

这几年，尽管电动汽车取得了一定的发展，但消费者的里程焦虑症从未真正破解。“续航多少？”“充满电要多久？”这些依然是消费者最关心的问题。

“5分钟内就能完成加氢，等速最高续航里程高达650公里，NEDC综合工况续航里程为550公里。”相关负责人介绍说，“整个过程和加油差不多。”

可以说，上汽大通MAXUS EUNIQ 7让消费者完全摆脱了里程焦虑。更重要的是，它还提供了令人难以拒绝的功能。

3 静音、舒适、环保

活动当天，天空下起了淅淅沥沥的小雨，路上偶有

“很多消费者开电动汽车冬天都不敢开空调。因为电动汽车的热空调基本上是PTC供暖，十分耗电，会大大缩短续航里程。我们这款车，放心开。”据相关负责人介绍，上汽大通MAXUS EUNIQ 7采用电堆和发动机的余热供暖。“现在续航600多公里，到冬天基本上也是600多公里。”

上汽大通MAXUS EUNIQ 7在-30℃的环境下可实现无需外加热的冷启动，这意味着，即使在我国北方严寒地区，这款车依然可以使用，环境适应性更强。

到颠簸，听到的只有负责人耐心地向我们普及燃料电池汽车的环保知识。

“其实，在燃料电池汽车中，氢气并不燃烧。在行驶过程中，EUNIQ 7所配备的高压储氢罐将氢气输送入燃料电池，电堆中的氢气与氧气发生化合反应产生的电能，可同时供给动力电池和电驱系统，电驱系统将直

接驱动车辆前进。”他说，“因此，上汽MAXUS EUNIQ 7所产生的排放物只有清洁的水。”

“零排放”“无污染”，这些都是燃料电池汽车的卖点。试乘过程中，虽然无法直观感受到这款车的这些卖点，但这辆车的安静、平稳却让人感到分外的舒适、清新。

Q&A 知识问答

Q：燃料电池汽车真的安全吗？

A：车辆起火基本上都是由于燃料泄漏造成的，决定泄漏是否引发火灾的参数是可燃下限。氢气的可燃下限比汽油高4倍，比天然气略低。可以说，从着火概率来看，氢燃料电池汽车比汽油车、电动车都要安全。

就上汽大通MAXUS EUNIQ 7这款车而言，我们把氢瓶放在了整车的中部，这是我们内部评估下来最安全的区域。同时，该车具有双回路断电、断氢等防护措施，一旦发生碰撞，立马断电、断氢，进一步提升了EUNIQ 7的整车安全性。

Q：加氢和加油相比，哪个更划算？

A：上汽大通MAXUS EUNIQ 7非常节能，百公里氢耗仅为1.18千克。目前，市场上每千克氢气的价格在55元左右，扣除掉政府补贴，每千克大概在35元左右。算下来，该车每公里的用氢成本在不到0.5元，而同类型的燃油MPV，使用成本大概是0.6~0.7元/公里。

当然，这是在有补贴的情况下。此次上汽与宝武签约，将联合构建吴淞氢能产业园，在未来5年共同推动10~20座加氢站在示范区内落地。随着加氢站的完善，用氢成本将进一步降低。

博世华域具备本土化正向研发能力
CSEC2020首个应用项目量产

7月17日，博世华域转向系统有限公司CSEC2020平台首个应用项目在博世华域南京工厂举行正式量产仪式。

本次仪式上，博世华域董事、华域汽车集团运营控制部总监龚巍到场致贺词，他表示，CSEC2020平台首个客户项目的顺利投产，将成为博世华域发展史上的重要里程碑，也将进一步巩固博世华域在中国乘用车转向系统市场中的领先地位。博世华域商务总经理邱琪、生产总经理Dr. Mariani分别致

辞，感谢团队成员两年多以来的不懈努力与付出、股东方的重视和推动，以及供应商的支持。

CSEC2020项目的成功使得博世华域中国本土团队完全具备了EPS正向研发能力，博世华域已成为博世EPSc平台研发中心。未来，博世华域将基于集软件、系统、机械于一体的自主化开发平台，进一步提升国产化供应链质量管控，依靠专业的本土化制造团队，推出更符合市场需求的高性价比产品。

(周云兵)

联合电子首款功率模块量产

近期，联合电子首款功率模块产品PM4在太仓工厂正式下线。

联合电子的功率模块采用最新的IGBT芯片技术和先进的模块封装技术，最大输出功率可达200kW左右。同时，与市面上主流的框架模块相比，其功率密度提高了

50%以上，具有高性能、高功率密度、高可靠性和高安全性等特点。

功率模块是新能源汽车电力驱动的核心部件，PM4的成功量产以及将来PM4evo等新产品的不断推出，将为客户提供更具竞争力的产品和服务。

(联文)

推进“智能化、社会化、多元化、国际化”落地
安吉物流召开年中干部大会

近期，上汽安吉物流召开2020年年中干部大会暨全面从严治党干部大会。

公司总经理王泽民在会上指出，公司将围绕上汽“新四化”战略，坚持安吉物流“智能化、社会化、多元化、国际化”落地，进一步拓展业务领域，提高企业的核心竞争力和创新力，深耕主营业务，并加大非汽车市场的挖掘力度；进一步加强赋能力度，用数字化、智能

化技术做实赋能升级，实现纵深发展，提升企业能级；进一步推进改革发展，紧紧抓住上海开展区域性国资国企综改试验机遇，聚焦建立健全长效激励约束机制、深入推进混合所有制改革等工作，深化推动改革、明确节点目标、加快工作进度，项目化、清单化、任务化推进改革工作。进一步完善“十四五”发展纲要，时刻保持高度危机感。(安文)

迎接新挑战、创建新模式、转变新角色
华域车身召开年中干部大会

日前，华域车身2020年年中干部大会召开。公司总经理赵旭东在报告中表示，未来公司将继续面临汽车销量下滑、市场竞争激烈的长期挑战；也会面临智能化、轻量化、新能源带来的发展机遇。报告围绕“六劲六化”的行政工作方针，对公司“十

四五”期间的市场、成本、产品、工艺、组织及人员等战略做了具体布置。下一步华域车身还要苦练内功，以不变应万变，以“迎接新挑战、创建新模式、转变新角色”的总要求稳步推进战略落地。

(华新)