

新能源技术路线大不同

德国消费者偏爱插电混动车型

本报记者 李修惠综合外媒

GKN集团近日发布了一项主要针对德国汽车市场的调查报告，报告指出，德国消费者开始逐渐认为插电式混合动力汽车有一定的吸引力，而且认为这一技术比其他新能源技术更实用。

数据显示，75%的受访者更倾向于选择购买插电混动汽车，61.2%的受访者认为，纯电续航里程达到50km的插电混动车已经能够满足自己的日常出行需求了。

看重环保 更在乎性能

尽管逾九成车主称自己很在意车辆的环保问题，但真的到了掏钱买车的阶段，他们会更多地考虑车辆的实用性，较少关注环保问题。

81%的受访者称其对购买新能源汽车持谨慎态度，其中，有62.8%的人表示，自己是出于对残值率的担忧而不愿购买新能源汽车的，认为新能源技术“不值那个价钱，定价不够合理”。相反地，只有25%的认为四驱车的定价不合理，37%和36%的人认为不该为了安全功能和性能付出太多的价钱。

GKN集团工程总监 Peter Moelgg 表示：“消费者想要车辆在减少排放的同时油耗更低，这意味着那些汽车环保技术必须能够为他们带来真正的价值。我们觉得带有四驱系统的插电混动车型可能是最好的选择。消费者也用他们的‘金钱选票’证实了我们的推测，只有双擎版沃尔沃XC90、宝马i8，以及保时捷918 Spyder这样的混动新能源车保持着持续增长的销量。”

另外，更多、更便捷的充电站(52%)、税费优惠(45%)，以及更好的性能表现(33%)等因素都能让消费者考虑购买插电混动车，而愿意为了保护环境而购买新能源汽车的人只有32%。

这一调查报告的结果和德国目前的汽车保有量情况颇为符合。在

消费者们既想保护地球，也不想失去驾驶乐趣



96%的受访者表示自己在意汽车环保问题



93%的受访者想要车辆在提供驾驶乐趣的同时兼具燃油经济性

消费者所理解的技术



74%的受访者认为自己了解汽车混动技术，而称自己了解四驱技术的受访者有86%

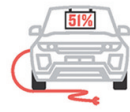


消费者想要的新车型



74%的司机称，在所有的混动技术中，他们更喜欢插电混动技术

51%的受访者希望经销商在将来能够提供插电混动车型



61%的司机坦言，纯电续航里程达到50km的插电混动汽车就能够满足其日常出行需求了

53%的受访者心目中的完美汽车是同时具备插电混动技术和四驱技术的



德国，只有2.3%的人将混合动力汽车作为自己的日常主要使用车辆，23.4%的人使用柴油车型，72.6%的人使用汽油车型。只有37%的消费者坚持认为汽油发动机能够带来最好的驾驶体验，13.5%的人认为混动车的驾驶体验最佳，12.8%的人则更喜欢柴油发动机的驾驶感受。

德车企布局插电混动

在宝马的新能源车型i3和i8投

放市场并取得不错的反响后，大众、奔驰等老牌德国汽车制造商纷纷涉水新能源汽车产业，开始研发纯电动和插电式混合动力车型，以传统形象示人的德国汽车行业正悄悄发生着改变。

这样的变化一方面要归因于特斯拉的崛起；另一方面，欧美政府日益严苛的排放标准是传统德国汽车制造商由燃油汽车逐渐转向插电式混动方向的重要原因。

上述德系车企在美国市场主要

靠销售高性能豪华汽车盈利，但问题恰恰就出在这里，因为美国政府是根据车型销量来计算车企的加权平均油耗的，平均油耗过高的车企将被处以罚金。

不过，通用似乎一点都不担心凯迪拉克的油耗是否满足要求，因为每卖出一辆凯迪拉克CTS所缴纳的罚款，都可以用成千上万量雪佛兰科鲁兹的销售盈利相抵。但不管是奔驰、宝马还是大众，都难以效仿通用的利润模式。以大众为例，在美国市场销售的捷达和帕萨特数量实在微乎其微，相反奥迪、宾利和保时捷等豪华车型却占据了大众在美销量的35%。

在美国，每家车企都有着属于自己的碳足迹指标，而且碳足迹越小，代表该主机厂的平均油耗越低。按照美国环境保护署(EPA)的规划来看，未来低油耗的车型是市场主流。在2015年，美国环境保护署规定的车企要达到的平均油耗标准榜单上，位列前三的正是宝马、大众和戴姆勒。

此前，德系车企一直无法满足美国政府提出的油耗指标，因此连续缴纳了过亿美金的罚款。IHS汽车分析师Phi Gott表示，“以前，德国主机厂根本不在乎美国政府的排放标准，他们一边卖车，一边交罚款，一切都Ok。”但显然奥巴马政府新出台的“公司平均燃油经济性CAFE标准”加上EPA在此基础上颁布的温室气体排放标准，要求不达标的车企必须向其他达标车企购买“碳积分”，这无疑将大把的钞票拱手让给了竞争对手。

相反，特斯拉却凭借Model S等多款纯电动车型在美国政府的环保规则中大幅获利。不过，虽然纯电动汽车可以帮助车企轻松达到排放标准，但宝马、奔驰和大众都明确表示过不会将其作为在美销售的重要车型进行推广。因此，如果德系车企想要在美国市场攫取最大利益的话，显然插电式混合动力车型是不二之选。

Mail Online

再见，红绿灯

近日，麻省理工学院研究人员研发出一款新道路系统，这套系统将使红绿灯成为历史。

麻省理工学院可感知城市实验室发动了该项目，为自动驾驶车辆提出了“基于时段的交叉路口”概念，即为每辆汽车设定一个进入特定道路的时间。为避免交通延误和短暂停留现象，自动驾驶车辆在保持安全距离的同时，将通过传感器与周围车辆进行交流。

新道路系统与航空交通管制系统相似，即每辆汽车接近交叉路口时，将自动向交通管理系统发送请求并接受进入交叉路口的指定时间。这种做法可大大提高交通流畅性，告别当下道路系统的“走走停停”模式。研究人员解释道，新系统不仅可以提高交通流畅性，还可以减少耗油量，因为加减速度次数减少后，驱动效率率会更高。

正如研究人员所指出的，交通灯最初是为马车设计的，这也意味着道路系统需要随着技术，特别是自动驾驶技术的进步而进步。

随着自动驾驶车辆的投入使用，未来交通不可能依赖于当下设施。研究人员认为，人们应尽快从城市角度观察自动驾驶车辆带来的影响，当下道路设施的寿命已有数十年，也必将受到新科技带来的影响。

共同社

日本组建车企联盟

日本经济贸易产业省于近日组建了一个研究小组，决定联手推动汽车行业发展，以缩小与美国、欧洲在自动驾驶技术领域的差距。小组成员包括丰田、日产、本田等六大汽车制造商，以及日本电装、瑞萨电子、松下等主要汽车电子制造商。小组计划从2020年开始在公用道路上测试自动驾驶汽车。

日本汽车行业联盟努力的方向有地图、通讯、人类工程学及其他领域技术。高精度的3D地图数据对自动驾驶汽车商业化至关重要，因此其第一步将首先聚焦数字地图。日本汽车制造商还将共同研发可行的标准方案，预计于2017年3月制订出未来数字地图发展蓝图。

日本汽车联盟还欲引领自动驾驶汽车国际化标准。日本产业省、运输部、汽车工业协会及其他相关部门计划下个月建立一座自动驾驶技术研发中心。一家日本车企的负责人表示，“目前尚不清楚未来哪一项技术会成为行业主流，因此我们必须大力拓展研发领域宽度，在这个时候投入更多资金及人力资源显得尤为重要。”

斯柯达与大众汽车携手共进25年

斯柯达汽车2015年销量和营收再创新高

提到捷克，不少人的第一反应都是浪漫之都布拉格，“80后”们也许还记得童年时看的捷克动画片《鼹鼠的故事》，而捷克的另一张名片就是有着121年造车历史的斯柯达汽车。近日，国家主席习近平对捷克进行国事访问，中捷各领域的互利合作将获得全方位推进，这其中包括斯柯达汽车。在习近平与捷克总统泽曼的见证下，上汽集团、大众汽车集团，以及斯柯达汽车签署谅解备忘录。

这是斯柯达与大众汽车携手共进的第25年。3月28日，汽车工业史上最成功的合并案例之一迎来25周年纪念：1991年3月28日，斯柯

达汽车加入大众汽车集团的合同签署，当年4月16日协议生效。斯柯达汽车CEO梅博纳表示：“过去25年间，斯柯达汽车从一个区域品牌发展为国际知名汽车制造商。这种巨变归功于25年前斯柯达汽车与大众汽车集团携手后的专业合作。斯柯达品牌的成功故事在汽车行业堪称独一无二。”

加入大众汽车集团25年来，斯柯达汽车不断刷新销售纪录：2015年，斯柯达汽车交付量增长1.8%，达到了1055500辆。斯柯达汽车2015年的营业收入也再创纪录，同时销售收入也再创新高，增长6.2%，达到125亿欧元；营业利润

增长12%，达到9.15亿欧元。

2016年前两个月，斯柯达汽车全球销量增加了4.5%，售出汽车170300辆，创造了年度前两个月销量的新纪录。斯柯达汽车首席财务官Winfried Krause表示：“汽车销量的增长、在售车型组合的进一步优化，以及材料成本的降低是斯柯达保持盈利性增长的主要原因。”

斯柯达汽车CEO梅博纳表示：“2015年，斯柯达汽车再创佳绩。尽管市场情况颇具挑战，但斯柯达汽车依然保持增长，在汽车交付量、销售收入和营业利润方面都创造了新纪录。这说明斯柯达汽车的业绩已经达到了一个新的水平。”

谈到2016年，梅博纳先生说：“当前，整个汽车行业面临着巨大的挑战。在这样的环境下，斯柯达汽车仍将在2016年延续增长，并将在公司2025战略的规划下为品牌的未来进行投资，其中包括新的汽车概念、个人出行方式的数字化及新服务，以及SUV车型系列的拓展。”此外，斯柯达汽车将于今年秋季发布一款全新的大型SUV，加强斯柯达品牌在这个重要细分市场的地位。

2016年3月初，斯柯达VisionS概念车在日内瓦车展进行了全球首秀。未来几个月，斯柯达汽车将展开新一轮车型攻势，进一步丰富车型系列。(文继勇)