

商用汽车新闻

□ 周刊 □ 2019年9月30日~2019年10月6日 □ 2019年第36期 □ 总第640期 □ 国内统一刊号 CN11-5506/U □ 邮发代号 80-517 □ 订阅热线: 010-88138144 □ 定价: 3元

主管: 人民日报社 主办: 《中国汽车报》社有限公司、中国汽车工程研究院股份有限公司



一汽解放新J6牵引车 2.0全系投放

■ 本报实习记者 张咏琴

9月24日,“质领新升,创驭未来”为主题的一汽解放新J6牵引车2.0全系投放仪式在安徽合肥举行。一汽解放总经理助理、销售公司总经理王志才,一汽解放销售公司副总经理张松,一汽解放产品管理部、牵引品系经理于广江等领导出席会议,来自全国各地的经销商、用户及媒体,共同见证了一汽解放新J6牵引车2.0产品的全系投放。

12年奋进 解放J6不断创新

作为中国汽车工业的佼佼者,一汽解放一直肩负着国企应有的责任和担当,引领中国汽车工业走向世界。在这段时间轴中,解放J6产品家族见证了整个过程。

时间回到2007年7月,中国第一个自主开发的高端商用车产品解放J6下线。作为当时国内最高水平的重卡产品,解放J6实现了中国重卡技术重大突破。

2009年10月,解放J6重卡成为中国年产汽车第1000万辆代表车型,在中国汽车工业史上留下浓墨重彩的一笔。

2011年1月,解放J6重型车及重型柴油机荣获国家科技进步一等奖,书



一汽解放新J6牵引车2.0全系投放仪式

写新的辉煌。

2019年7月,历经12年砥砺奋进,第100万辆解放J6隆重下线。从此,J6产品家族带着百万用户的信赖和支持,昂首步入了百万新时代。

2019年9月24日,新J6牵引车2.0全系投放,J6系列增添新成员。

王志才表示,面对一路凯歌的喜人业绩,解放人从未停下奋进的脚步,不断对产品进行多项技术升级。解放新J6牵引车2.0全系产品,将继续以最优的品质驱动中国物流行业的高效发展,解放人也将

以此为契机,为中国汽车工业的进取之路领航!

追求高品质产品,一汽解放一直在路上。面对日益激烈的市场竞争环境,一汽解放把握市场契机,深挖用户需求,不断进行科技创新,塑造行业典范,并不断推进中国重卡技术进步。

用户第一 新产品响应用户需求

针对此次活动推出的新J6牵引车2.0产品,一汽解放销售公司产品战略室主任薛维从“低油耗、高舒适、高可靠、高安全、高智能”

五大方面,现场解读了一汽解放新J6牵引车2.0的产品优势。

以新J6P 6×4领航版2.0牵引车为例,该车搭载锡柴CA6DM3发动机,并采用国六冷却器,风扇增大14%,动力性提升。车辆可选装2600N·m发动机,匹配直接挡+2.688小速比后桥,实现“大马力、小速比、高车速、低转速”。新J6P 6×4领航版2.0牵引车应用新材料、新工艺、新结构,整车降重300kg,自重仅8.3吨,油耗再降1~2升。

降低油耗的同时,新

J6P 6×4领航版2.0牵引车并未降低对车辆舒适度的追求。

一汽解放充分考虑用户长途驾驶需求,全面优化驾驶室,为卡友打造舒适的“移动之家”。

新J6P 6×4领航版2.0牵引车多功能方向盘使用皮革包裹,增强质感;标配NTS通风加热座椅带扶手,充分缓解司机疲劳度;采用埃比电子油门踏板,给驾驶员轿车化驾驶体验;车辆配装10寸显示屏,具备视频、蓝牙电话、语音

(下转2版)





金龙阿波龙升级版 2019智博会首次公开

■ 商车

8月26日,2019中国国际智能产业博览会(以下简称“智博会”)在重庆隆重开幕。国家主席习近平致贺信,对会议的召开表示热烈祝贺。习近平主席在贺信中指出,当前,以互联网、大数据、人工智能等为代表的现代信息技术日新月异,新一轮科技革命和产业变革蓬勃推进,智能产业快速发展,对经济发展、社会进步、全球治理等方面产生重大而深远的影响。

服务人类迈向美好生活,就是科技进步的重要使命。作为2019智博会重点打造的实景体验场景之一,重庆两江新区礼嘉智慧体验园一期,于8月21日开园并对外试运营,以25个场景、50个项目感受科技魅力,体验智慧生活。而自动驾驶接驳车“金龙阿波龙二代”在园区同步上线,担当园区智能科技和智慧生活的主力。

此次在重庆“上岗”的3辆“金龙阿波龙”,是升级后的“2.0”版本,能够更好地服务于复杂的商用环境,为乘客带来更愉悦的出行体验,同时以更具科技感和舒适感的自动驾驶体验,为2019智博会添彩。

“礼嘉智慧体验园”到底有多智慧

据了解,礼嘉智慧城占地10平方公里,是结合重庆需求和宏观定位的重要成果。此次金龙阿波龙二代



金龙阿波龙

进驻的“礼嘉智慧体验园”,打造了陵江次元、云尚花林、极客社区、湖畔智芯、创新中心五大区域。互联互通的全域感知层,通过移动通信网、光纤通信网、卫星通信网的部署,将提供园区内全方位、超高速、大连接、低延迟的网络使用体验。通过“光声电磁、温湿气力”等全类物联网的部署,实现“空、天、地”一体化的全域感知和万物互联。

“云网融合的数据中控中心是园区的智慧大脑,通过对数据的汇聚、连接、分析和展示,实现了从万物生数到数生万物的进化,实现对礼嘉园区的全面感知、全量分析和全局决策。”园区负责人说。

此外,园区还探索实践各类绿色低碳、安全高效、智慧友好的建设技术。如采

用装配式建筑和生态友好型建材,降低建造成本,减少对生态环境的冲击;采用海绵城市技术,充分收集利用雨水及中水,加强景观水体的补水与良性循环等。

如此有智慧的体验园,当然倡导绿色健康的道路交通系统。什么样的通勤车才配得上它呢?答案上文已经揭晓!自动驾驶小巴——金龙阿波龙二代高能助阵,成为了它主要的交通方式。

金龙阿波龙二代升级在哪里?

和初代版本相比,金龙阿波龙二代搭载了HW3.1自动驾驶系统,拥有高性能intel E5、8核处理器等升级配置,具备更强的计算能力,令大脑在面对各种不同应用和工作负载时,可取得更高效率。此外,更高性能稳压

模板,使电源即使遇到寒冷、潮湿等恶劣环境,仍可轻松应对、稳定续航。

在颇受关注的续航方面,金龙阿波龙二代搭载CATL动力电池,电池容量从42.3kWh提升到49.3kWh,充电时间减少50%,续航里程提升20%,进一步带来更方便、长效的乘坐体验。

与此同时,金龙阿波龙二代还“内外兼修”,除了硬件、系统性能等有显著升级提升,在内饰方面也变得更加好看好用。车内增加多个USB充电口,为移动设备充电提供便捷服务;座椅采用更为轻薄的折叠座椅,乘坐更舒适的同时,使车内环境更为整洁。多项改变,令这辆“没有驾驶位也没有方向盘”的自动驾驶小巴,更具科技感和现代感。

金龙阿波龙未来可期

25城、30个场景商业化运营,累计自动驾驶里程51000多公里,服务乘客近60000人次,安全0事故……金龙阿波龙集中展示了中国自动驾驶技术落地的实力。

其在北京海淀公园、碧桂园潼湖科技小镇、雄安新区、福州飞凤山奥体公园、武汉人工智能科技园、北京首钢园区、上海长阳创谷、福建平潭、河南鹤壁朝歌文化公园等地的优异表现,使其已经成为这些智能化场景的“超级明星”。如今,金龙阿波龙二代在“重庆礼嘉智慧体验园”的首次亮相,让越来越多老百姓享受到智能科技带来的美好体验,也为全球自动驾驶商业化运营树立了新标杆。

眼下,伴随人工智能和自动驾驶技术的逐步积累,5G等相关因素为智能驾驶产业发展注入活力,行业潜力正在逐步释放,一场驶向智能驾驶新时代的变革正在悄然来临。金龙阿波龙二代的上线,是金龙客车自动驾驶之路上加速前行的重要一步,“智能化”未来已至,中国自动驾驶新时代前途可期。

从此,“上了9层发现还在一楼”、“直线距离100米结果走了2千米”、“轻轨从楼里过”的“魔都”重庆又多了一个魅力点:坐“金龙阿波龙2.0”,逛“重庆礼嘉智慧体验园”!

■ (上接1版)

识别等功能,为司机提供多重娱乐活动;车载电源升级至1kW,司机可在车内炒菜做饭,油烟通过车载通风系统排至车外,保证车内环境干净。

针对卡友十分关心的油

箱安全问题,一汽解放配备油箱防盗装置,提前报警,预防偷油;车辆配备全方位全景影像,像素可达100万,该设备可以清晰记录车辆前后左右4个方位实时画面的投射,便

于司机了解车辆四周情况,为行车安全提供全新保障。

一汽解放新J6牵引车2.0,更是牢记一汽解放“用户第一”的定位,为满足不同地区的不同需求,推出了北方款、南方款、四

季款等系列产品,全面满足用户个性化需求。

活动现场,首批一汽解放J6牵引2.0产品也由张松把钥匙交到了用户手中。

历经12载,一汽解放新J6牵引2.0,是一汽解放

“追求卓越,勇于创新”精神的新载体,它也将带着这份责任继续承载工业强国、自主强国的重托勇往无前。

未来,一汽解放将继续坚守初心,为用户的成功之路领航。

中国制造的“宇通样板”

■ 商车

走过70年风雨征程的新中国，国家发生了翻天覆地的变化，而与人们息息相关的交通出行，呈现多元、智能、绿色的发展趋势。这其中，作为公共出行的重要组成部分，我国客车工业也创造了以变革与创新为基调的精彩篇章。

习近平总书记说，新时代是奋斗者的时代。宇通作为中国客车工业发展的见证者和参与者，在改革开放的浪潮中顺势变革，在“一带一路”的指引下扬帆出海，在科技革命的大势下坚持创新，成就了中国制造的“宇通样板”。

变革力 撬动行业发展车轮

新中国成立之初，百废待兴，特别是落后的交通运输，严重阻碍了国家发展。以公路为例，当时全国能通车的公路仅8万公里，远不能满足老百姓出行需求。为改变现状，从1953年起，国家开始有计划地进行交通建设。在此背景下，宇通的前身——河南省交通厅郑州客车修配厂（后更名为郑州客车厂）于1963年成立，同年便成功试制了河南省首辆JT660型长途客车，填补了河南多年来不能生产公路长途客车的空白。

计划经济时代，客车企业的购、销全靠国家指标“包办”。直到上世纪80年代，改革转型的阵痛在各行各业蔓延，客车行业也不例外，整个行业进入“寒冬”。一方面受“断奶”影响和体制制约，企业很难展开拳脚；另一方面交通运输快速发展，市场需求旺盛。矛盾中的客车行业，亟需一场酣畅淋漓的变革来打破沉闷，而宇通，正是那个破局者。

“变则通，不变则雍”。上世纪80年代末，宇通抓住国家改革开放的机遇，围绕产品创新和体制转型，开启了大刀阔斧的变革。



宇通 T7 服务 2019 年全国两会

第一步“险招”，是把试制车间分离出去，采用承包方式开发一片“试验田”。终于，在上世纪90年代初，宇通抓住长途客运需求爆发的机会，推出了我国第一款自主研发的卧铺客车，开启长途客运新时代，有力地支撑了国家解决老百姓的出行难题。一直到卧铺客车退出历史舞台，宇通卧铺车的市场占有率始终保持在50%以上。

对市场需求的洞察和对产品创新的执着，帮助宇通打了一个“翻身仗”，并成为宇通在今后20多年来持续制胜的“法宝”。

然而当时的宇通并不满足于此，变革仍在继续。宇通抓住国企改革机遇，先是1993年率先在行业进行股份制改革，引入现代化的经营管理理念。紧接着1997年A股上市，成为客车行业第一家上市公司，并在1999年进行企业改制。

这两次变革，推动宇通驶入发展快车道。宇通依靠上市融资建成了占地1700亩、亚洲规模最大的新客车生产基地，并于1998年正式启用，当年就将产销量提升至4700辆，迅速成长为国内客车行业领军品牌。

2003年，宇通首次实

现销量登顶，领跑全国，持续至今。而这一成绩的取得，也为宇通走向国际舞台、拓展海外市场积攒了底气和实力。

走出去 打造“中国制造”名片

习近平总书记指出，制造业是实体经济的基础，要加强自主创新，发展高端制造、智能制造，把中国制造业搞上去。

回首新中国70年的发展历程，中国制造经历了巨大的变化。尤其改革开放以来，从“MADE IN CHINA”的中国符号，随着商品流激荡全球到以华为、三一、宇通等为代表的中国品牌异军突起，绽放海外，中国形象也在悄然改变。

而近年来受益于“一带一路”倡议，以装备制造、交通运输为代表的民族制造企业不断加快“走出去”的步伐，实现了产品、技术双输出。在一众“扬帆出海”的中国企业中，宇通的表现尤为亮眼。

早在2002年，宇通就实现了第一辆客车出口。2006年，宇通拿到了我国汽车行业第一张进出口免检证书。截至2018年，宇通累

计出口客车64287辆，大中型客车连续8年全球销量领先，产品批量远销欧洲、拉美、非洲、独联体、中东等30多个国家和地区。一连串数字，记载着宇通拓展海外的稳健步伐，宇通更是凭借优质产品和创新科技，为全世界创造着美好出行体验。

在非洲，宇通已在近50个国家建立完善的销售服务网络，累计销量超过15000辆，位居中国客车出口行业第一名。除了产品输出，宇通还在当地国家建立KD（散件组装）工厂，为当地经济多元化发展、汽车工业水平提升提供大量的技术、人才支持。

在古巴，宇通市场占有率超过90%，不仅带去车辆产品，更加提供涵盖交通规划、服务网络建设、车辆设计、车辆后台监控系统搭建的全套解决方案，并总结出海外拓展的“古巴模式”。而在智利，宇通纯电动客车每年能为当地减少碳排放9700多吨。

在环保准入更为严苛的欧洲，宇通也成为采购首选。在法国，宇通是当地最大的纯电动商用车供应商；在英国，宇通累计销售超过410辆；在俄罗斯，宇通销量已超3559辆；在寒冷北

欧的丹麦、冰岛，宇通成为当地首批采购的纯电动客车品牌。一战停战100周年纪念日，宇通为60多国元首提供用车服务；2018年俄罗斯世界杯，300多辆宇通客车承担大部分明星球队的通勤服务；联合国气候大会上，宇通作为唯一的非欧客车品牌进行展示和推广……

宇通靠的是什么？答案是过硬的产品和用心的服务。

据了解，对于海外出口，宇通坚持“一国一策”的个性化设计：每进入一个新的海外国家，宇通都会先派技术团队对实地路况、客户使用习惯、当地法律法规进行全方位调研，以此为依据，优化相应的出口车型。宇通也积极通过在境外建立的配件中心、维修站，遇到问题力求第一时间解决，凭借极致的产品和服务，成功地开拓海外市场，畅行全球，成为中国品牌一张响当当的名片。

新科技 夯实“中国智造”底气

创新是一个民族进步的灵魂，是一个国家兴旺发达的不竭动力。新中国成立70年来，我们以创新为灵魂，以品质为生命，在科技创新的道路上不断追赶，为完成“中国制造”到“中国智造”而努力。而坚持脚踏实地、自主创新，一直是宇通安身立命的根本，也是宇通实现可持续发展的动力。

据了解，宇通长期坚持合理的研发投入，每年的研发费用保持在营业收入的3%~5%，并且建立了国家电动客车电控与安全工程技术研究中心、国家认定企业技术中心、国家认可实验室、企业博士后科研工作站、客车安全控制技术国家地方联合工程实验室等多个国家级研发创新平台，承担46项国家和省级科研项目，制定了105项国家和行业标准，

（下转4版）

快鱼吃慢鱼 让中通客车闯出一片新天地

■ 商车

2019年,我们将隆重庆祝中华人民共和国70周年华诞。70年披荆斩棘,70年风雨兼程。一路走来,中国人民自力更生、艰苦奋斗,创造了举世瞩目的中国奇迹。中通客车和全国人民一起,心无旁骛、艰苦奋斗,不管乱云飞渡、风吹浪打,以坚如磐石的信心、只争朝夕的劲头、坚韧不拔的毅力,创造了一个个奇迹,为中国客车产业转型升级、成为全球第一客车大国作出了重要贡献。

面对发展良机,中通客车以历史的责任感珍惜机遇,以时代的紧迫感抢抓机遇,发挥优势、坚定信心,把机遇转化成为加快发展的动力,以快速反应实现行业引领,实现企业跨越式发展。

营销快人一步 方能占得市场先机

2009年,80辆中通混合动力客车交付济南公交,从此,中通开启了新能源客车产业化的征程。2011年,中通新能源客车全面走出山东,在天津、内蒙、浙江和海南等地形成批量销售。2011~2012年,中通在国内推广常规混合动力客车累计1280辆,节能效果、运营效果显著。也就是在这一年,中通新能源客车步入了快车道,进入了产业化发展的新

■ (上接3版)

拥有1927项有效专利。

在长期钻研和前瞻布局的积淀下,宇通客车的技术创新成果始终与行业的发展导向保持一致,在新能源、智能网联、自动驾驶等前沿科技领域,取得了令人瞩目的成就。

在新能源领域,宇通掌握新能源“三电”核心技术,自主研发的睿控技术及产业化项目,曾荣获“国家科技进步奖”。早在1997年,宇通就开始了新能源客车的研



万钢参观体验中通客车产品

阶段。

2012年8月,国家公布《关于扩大混合动力城市公交车示范推广范围有关工作的通知》,将混合动力公交车推广范围,从“十城千辆”示范工程的25个城市扩大到全国,推广目标为3000~5000辆,至2013年5月31日结束。此时,中通的普通混合动力技术成熟度已大幅提高。在政策利好刺激之下,中通客车迅速抓住机会,四面开花,实现了1000辆的销售,在新一轮混合动力客车推广中取得不俗业绩。

2014年底开始,在国家补贴政策引导下,纯电动客车迎来了发展良机,中通客

发,1999年开发出第一款纯电动客车。2019年8月底,宇通成功交付第12万辆新能源客车,不仅巩固了在新能源客车领域的绝对领导地位,而且标志着中国新能源客车进入更加成熟的“新时代”。

宇通在技术创新上的又一成果,是T7的问世。历经11年多轮攻关,宇通T7于2015年正式上市,一举打破了国外品牌对中高端公务用车的垄断,并凭借高品质和良好口碑,成为全国

车快速反应,对全国重点地区补贴政策进行研究,点面结合,全面出击。至2015年,中通纯电动客车喜结硕果,全年销售8000余辆,使这一年也成为中通客车的“电动年”。2016~2018年,中通客车深入研究市场需求,主打8米和10米纯电动公交车,抢政策机遇,加大市场推广,这两款产品一跃成为行业冠军产品,在国内市场招标中所向披靡。

研发领先一步 方能谋定而后动

中通客车各部门尤其是研发部门,设立专门岗位研究国家政策、市场发展趋势以及国内外先进技术,从而

两会、十九大、G20杭州峰会、“一带一路”高峰论坛、博鳌论坛等国内外重大会议和活动的用车“标配”。

而在2019年5月,宇通自主研发的L4级自动驾驶巴士,在郑州智慧岛开放公交线路落地试运行,并正式推出5G智能公交系统解决方案,让国人离“未来客车”梦想更近一步。

除了自身发展,宇通还承载了推动行业升级的使命。落户宇通的国家电动客

缩短产品响应周期,能在最短时间内推出满足国家政策的产品,使产品能够引领市场、超越客户期望,从而实现一步领先、步步领先,持续引领行业方向。

2006年4月,国内第一辆自主知识产权纯电动客车在中通下线。2011年,在常规混合动力尚未大规模普及时,中通的插电式混合动力客车就已成功下线。当2013年9月国家取消对常规混合动力客车的补贴、仅对插电式混动动力客车和纯电动客车进行补贴时,部分企业开始“手忙脚乱”。但中通丝毫没有慌乱,而是立即将新产品推向市场,再次赢得了市场先机。

车电控与安全工程技术研究中心,定位于电动客车“电控”、“安全”等核心技术研发和产业化,致力于提高电动客车经济性、可靠性和安全性,助力我国汽车产业的技术升级。

事实证明,核心技术的研发和应用,有效提升了我国汽车产品的附加值,对实现汽车产业结构和产品结构的优化具有深远的意义,也是铸就中国汽车品牌的根基。而宇通身上的科技“烙

2013年底,中通根据新能源客车财政补贴政策,并研究了客户使用特点,推出了针对性纯电动产品,并在2014年实现了500辆的销售。而当2014年底部分客车企业看到商机、准备研发时,中通纯电动客车已经开始进入收获期,并在2015年获得大丰收。

早在2016年底,中通就成功研发国内首辆9米氢燃料电池客车。2018年,开启“三次创业”的中通客车,中通氢燃料电池汽车产品的研发生产随之提速,实现了从客运、公交、高端商务、物流等车型的全覆盖,中通“氢”版图渐次打开。

2018年5月17日,全国政协副主席万钢在乘坐体验中通氢燃料高端商务车LCK6720FCEV时,为这款国内首辆氢燃料高端商务车由衷点赞,并说:“以后咱们的政府接待用车就该用这样的车!”

2018~2019年,中通燃料电池客车开始规模产业化,已实现在大同、济南、潍坊、聊城等市场的批量应用,中通燃料电池客车再度实现引领。

谋定而后动,中通能每一步都“踩到点上”的秘密在于:始终保持与国家政策同步,始终关注客户需求,快速响应,实现步步领先。

印”和自主创新底色,更值得被铭记,这才是我国客车行业发展壮大、走向更广阔舞台的原动力。

风雨兼程70载,中国在未来的全球化浪潮中将会走得更远,以汽车工业为代表的制造业也将扮演重要角色。以宇通为代表的中国客车品牌,亦将敏锐把握政策和行业趋势,积极投身科技创新浪潮,为打造更多享誉全球的中国品牌戮力前行。

宇通,为美好出行!



“一带一路”再结硕果 113辆安凯客车出口叙利亚

■ 商车

日前，113辆安凯客车正式从连云港港口出发驶往叙利亚，不久之后，它们将在叙利亚首都大马士革等城市投入运营。该批车由叙利亚政府采购，随着这批车辆的投入，将大幅提升叙利亚城市的交通运输能力，改善城市的公共交通状况，为民众出行提供便利。

此次大批量安凯客车出口叙利亚，是中国客车企业在“一带一路”倡议引领下取得的又一硕果。

打造叙利亚 公共交通中坚力量

在叙利亚国内，交通运输主要以公路为主，其公路连接各城镇，并可通往土耳其、伊拉克、约旦和黎巴嫩等国。客车作为公路运输的重要组成部分，其在公共交通系统中的重要地位不言而喻。

有着“人间的花园”、“地上的天堂”等众多美誉的大马士革，也是叙利亚第二大城市，该城市人口众多，而大多数中下层民众出行主要依靠公共交通。这批安凯C7客车投运后，将大大提升该城市公共交通运力，缓解市民出行压力。

作为安凯客车自主研发的经典中型客车，C7采用成熟可靠的江淮专用三类底盘，可有效提高车体结构的强度和刚度，大大提升车辆安全可靠；而江淮自产五十铃发动机的应用，又使该车具备了噪声低、更经济省油等特性；此外，该车还采用整车阴极电泳工艺，防腐性能极强，非常可靠耐用。

不仅兼顾安全可靠又经济实用这两点，针对大马士革的高温天气，安凯C7还配备了大功率空调。未来，由中国制造的安凯C7将灵



安凯客车出口叙利亚

活地穿梭在大马士革的大街小巷，让当地市民在享受安全方便出行的同时，还能拥有安静和舒适。

事实上，早在2009年，安凯客车就已将产品出口至叙利亚，为其市民交通出行提供优质服务。此次能够再获百辆订单，也正是基于安凯客车对叙利亚当地市场的了解和积累。目前，安凯客车在叙利亚的客车保有量已达数百辆，成为了中国客车在该国市场重要的中坚力量。

高品质引领 力拓合作新空间

大马士革位于丝绸之路陆路岔口的古塔绿洲上，正对黎巴嫩山脉，是叙利亚的政治、经济、文化中心，也是中东重要的商业中心之一。该市场的取得，对于辐射周边市场具有重要意义。

作为“一带一路”倡议的积极践行者，安凯客车一直不遗余力加大对沿线国家的产品输出。此次大批量客车出口叙利亚，不仅有力证明了这一点，也充分说明了叙利亚对安凯客车品质的认可。

不仅是叙利亚，目前，安凯客车已经遍布整个中东市场，高品质的安凯客车，正在为中东各国居民提供优质的交通出行服务。而沙特市场更为值得一提，随着今年600辆安凯客车发往沙特，安凯已经连续3年向沙特出口客车2000辆。目前，安

凯客车在沙特市场保有量达7000辆左右，成为了沙特保有量最大的客车品牌。

而以A9产品为代表的安凯高端豪华客车更是备受沙特市场认可，目前，仅是出口沙特的安凯A9就已达1200辆，充分证明了安凯作为中国豪华客车引领者

行业动态

从CTI论坛看汽车动力系统智能化和电动化未来风向

本报讯 9月24日，为期两天的第8届国际CTI论坛在上海召开。本届论坛以“汽车动力系统、智能化、电动化”为主题，从世界角度来看中国汽车工业动力系统的发展，同时立足中国，以期促进世界汽车工业的发展。

CTI中国论坛大会主席、德国布伦瑞克工业大学汽车工程研究院院长Ferit Küçükay在论坛开幕致辞中表示，中国已成为汽车工业的中心和电动汽车领域无可争议的世界第一。他在致辞中毫不吝啬地表达了对中国电动汽车发展的赞美，“中国正在引领电动汽车领域的潮

流！2018年，全球电动汽车销量约为140万辆，而中国占到其中的60%。”

作为始终致力于传播汽车动力和新能源驱动领域的最新前沿技术和发展趋势的国际化专业论坛，今年的CTI亮点纷呈，600名汽车行业的专家齐聚，以传动技术为主题，通过8个平行会议、71个专业报告，对其最新发展趋势展开讨论。“各位演讲专家在论坛上向大家分享了自己专业领域值得讨论或前沿观念和技术，很难错过他们的演讲，每个专家的演讲都很精彩。”CTI论坛欧洲、美国和中国常务董事Sylvia Zenzinger表示。

的实力以及安凯不断以产品品质强化市场竞争力的发展宗旨。

依托卓越的产品品质，目前，安凯客车的足迹已经遍布全球100多个国家和地区，建立了覆盖全球的销售网络，并获得海内外客户的一致好评。不仅如此，安凯还取得了多项重要国际认证，包括澳大利亚ADR认证、海湾GCC认证、美国DOT认证、欧盟e/E-mark认证、俄罗斯GOST认证等世界最高等级的产品认证，为市场准入做好了充分准备。

围绕着“创造全球品牌，做世界的安凯”的国际化战略，安凯客车还在持续强化产品品质，不断提升市场竞争力。未来，安凯客车将继续加强与“一带一路”沿线国家的合作，积极打造影响世界的客车品牌，以优质的产品和服务，提升中国制造在全球范围内的知名度和美誉度。

CTI论坛专家报告的主题，涉及降低成本、提高效率、增加舒适度、电气化、降低二氧化碳排放量、优化整合、车联网以及自动驾驶对动力系统的影响等主题和观点。讨论的角度不仅着眼于当前技术标准，还放眼传统驱动系统、混合动力及电力驱动技术的未来发展，深刻促进了动力系统各领域的知识交流和深度探讨。

论坛上，国内汽车行业前十强中的5家主流整车厂，在会上展示了发展战略。各个主机厂把公司最新动态和技术方向，向参会观众做了详细的阐述和解答。王宣

第十二届中国国际卡车节油大赛

The 12th International Energy Conservation Competition for Trucks

陕汽德龙X5000: 用颜值和实力应战

■ 本报实习记者 张咏琴

第十二届中国国际卡车节油大赛(以下简称“节油大赛”)在安徽国家级汽车试验场举行,作为重卡界实力派,陕汽德龙X5000当然不会错过这次盛会。此次,代表陕汽参赛的德龙X5000在动力链、轻量化、驾舱等方面有多重精装改进,有备而来。

多样配置 + 大数据 实现高运营价值

陕汽以用户需求为导向,通过对全国主要物流路况进行大数据分析,为整车匹配最优零部件,促进节能减排。

商用汽车新闻记者了解到,陕汽德龙X5000配装潍柴13升发动机,该发动机最大功率为550马力,最大的扭矩为2550 N·m,发动机经过专有优化,动力响应提升10%;变速器采用法士特S系列变速器,经过欧美技术标准高精度齿轮加工,其传动效率提升5%;440驱动桥、高齿、高精度KC轴承,可靠性提升5%,传动效率提升2%。陕汽德龙X5000传动效率多重提升,能减少动力损耗,提高燃油经济性。

外观设计上,陕汽德龙X5000采用流线型设计,配装导流罩,而且用户可以根据个人需求调整导流罩高度,降低风阻系数;轮胎采用钛合金低滚阻轮胎,花纹小、摩擦系数低,能大幅降低滚动阻力;车辆还自带胎压监测系统,提醒驾驶员保养维护轮胎。

个人驾驶习惯对车辆油耗有着关键影响,而这一切,都能通过德龙X5000自带的驾驶行为评分系统轻松解决。该系统可对驾驶员的行为习惯做数据分析,帮助司机纠正不规范操作,相当于为驾驶员随身匹配了一位



陕汽德龙X5000

“经验丰富的老司机”。

车辆配置、驾驶习惯双管齐下,陕汽德龙X5000为用户打造超级省油车辆,创造更高运营价值。

优化结构 + 新型材料 助力节能减排

现阶段,国家对车辆载货量要求越来越严格,标载情况下如何减轻自重,成为企业共同探索的难点。

今年7月中旬,陕汽德龙X5000首次亮相,就以8.4吨自重,塑造了行业轻量化标杆。

陕汽赛事服务人员严智勇告诉记者,车辆减重绝非以质量为代价换取,而是采

用高强度、轻量化的设计理念,让车辆在合规下承载更高效。陕汽德龙X5000多个零部件采用新型材料(如铝壳变速器、铸铝发动机悬置、铝合金储气筒、铸铝尿素箱支架等),车辆自重能降低200kg。

不仅如此,陕汽也一直在应用新型材料,以改进原有材料的不足,促进车辆性能的发挥。陕汽X5000采用铝合金油箱,与铸铁油箱相比,不仅能降低油品污染带来的影响,同时还减轻了车身重量;质量轻、动平衡好、散热快的钛合金轮圈, FAG免维护轮端,通过全新润滑技术降低摩擦40%,紧凑结

构设计降重12kg。

在满足产品功能条件下,陕汽德龙X5000通过优化产品结构、应用新型材料降低自重,提高了燃油经济性。

高颜值 + 高配置 打造舒适“移动之家”

用户在购买车辆时,除了油耗和载重,外观、舒适性也成为越来越多卡友的关注重点。

陕汽德龙X5000采用全新外观,霸气十足。使用LED大灯总成,照明光线强度和聚合度更高,寿命更长。还新增弯道照明灯,扩大驾驶员视野。飞翼式后视镜的

设计,使司机视野范围提升15%。

与卡车“朝夕相处”的司机,对他的“移动之家”也会有更深层次的需求,例如更舒适的驾舱环境。

陕汽德龙X5000配装890mm卧铺,对于日益增多的夫妻车、父子车来说,大卧铺给他们提供了舒适的休息空间;驾驶室内配装1.2kW逆变电源,可在车上烧水、做饭;还有可拆卸水壶座,增加空间利用率,为司机打造更便捷、舒适的“移动之家”。

有10年驾龄的司机试驾陕汽德龙X5000后表示,驾驶室内液晶显示屏、手机支架、扶手等人性化配置,都能满足他们的日常生活需求。

不仅如此,车辆还采用和奔驰同级别的格拉默豪华座椅,给人轿车化乘坐体验;地板采用PU软发泡层和海绵层;驾驶室隔音板采用多层复合材料,能有效保温、隔热和降噪,为卡友提供冬暖夏凉、安静的驾驶环境。车辆还采用三级减振系统,即使在复杂路况也不会过于颠簸。

又有颜值、又有实力的陕汽德龙X5000,在此次节油大赛上会有怎样的成绩,我们拭目以待!

企业直通车

谭旭光获“最美奋斗者”荣誉称号

本报讯 9月25日上午,“最美奋斗者”表彰大会在人民大会堂举行,山东重工集团党委书记、董事长,中国重汽集团党委书记、董事长,潍柴集团董事长谭旭光荣获“最美奋斗者”荣誉称号。

为隆重庆祝中华人民共和国成立70周年,广泛开展先进模范学习宣传活动,

中央宣传部、中央组织部、中央统战部、中央和国家机关工委、中央党史和文献研究院、教育部、人力资源和社会保障部、国务院国资委、中央军委政治工作部共同组织开展“最美奋斗者”学习宣传活动,引导人们永远铭记各行各业奋斗者为党和人民作出的重要贡献,永远铭记新中国筚路蓝缕、艰苦卓

绝的奋斗历程,永远铭记英雄模范承载的爱国奉献奋斗精神,在全社会大力唱响礼赞新中国、奋斗新时代的昂扬旋律。

活动主要由推荐报送、群众投票、审核公示、宣传发布、学习践行等环节组成,评选表彰新中国成立70年来各地区、各行业、各领域涌现出来的来自生产一线、

群众身边的先进模范。

谭旭光荣获“最美奋斗者”荣誉称号,是对他20多年来团结带领广大职工大刀阔斧推进改革,探索形成国企改革“潍柴模式”的肯定;是对他心无旁骛攻主业的肯定;引领中国制造迈向高端的肯定;更是对他深耕“一带一路”、叫响中国制造“潍柴品牌”的肯定。商 车

FOR TRUCKS



第十二届中国国际卡车节油大赛

The 12th International Energy Conservation Competition for Trucks

FOR TRUCKS

600马力中集联合卡车 征战节油大赛

■ 本报记者 王宣

8月27日，第十二届中国国际卡车节油大赛（以下简称“节油大赛”）重卡产品的比拼进入尾声，只有中集联合卡车尚未进行油耗测试。试验场灰蒙蒙的天空，有要下雨的趋势，“不要下雨”成了所有节油大赛相关人员的心声。前往试验场的路程尚未过半，雨渐渐落下，到达时，雨势陡然增大。

雨天不符合车辆测试条件，为保证油耗测试的专业性以及公平性，节油大赛赛事组委会决定，将中集联合卡车油耗测试推后。

虽然没有办法进行油耗测试，但是在哗啦啦的雨声中，商用汽车新闻记者采访到了中集联合卡车赛事保障负责人，听他讲述了中集联合卡车的节油之道。

全新产品 U+ 征战赛场

今年4月，首批中集联合卡车 U+ 车型在芜湖正式下线。这场主题为“高端重卡 重装出发”的新车下线仪式，标志着中集联合卡车第二代产品已完全成熟，并且能够走向市场，翻开了中集联合卡车历史新的一页。

“U+ 系列产品是在 U 系车型基础上重磅打造的，U+ 重卡无论在驾驶室、配置以及智能化方面都得到了极大提升，并且满足国六排放标准。在动力选择上更为丰富，可提供玉柴联合动力 10~13L 发动机选装，功率覆盖也更广，最大为玉柴联合动力 13 升 YC6K 600 马力国六发动机，这次来参加节油大赛的产品，就是最大 600 马力的 U+ 重卡。”上述赛事保障负责人告诉记者。

那么 600 马力的中集联合卡车 U+ 有什么节油妙招来节油大赛赛场“亮剑”呢？

上述赛事保障负责人信心十足地告诉记者，“中集联合卡车 U+ 的节油设计



联合卡车 U+

有很多，既然你说‘妙招’，我们就从小处聊起。”

“从细节来说，全新升级的中集联合卡车 U+ 驾驶室两侧的导流罩长度更长，面积也更大，特别在内部增加了导流板，可以更好地控制气流，从而达到更低的风阻系数。并且，这样的细节不止一处，驾驶室整体的低风阻设计，让中集联合卡车 U+ 风阻系数低至 0.55，几乎是国内最低设计。”上述赛事保障负责人告诉记者。而实验证明，当一辆车以 80 公里/小时的速度前进时，有 60% 的油耗是用来克服风阻的，风阻系数每下降 10%，燃油就可节省 7%。

“车身同样采取轻量化设计，而且铝合金和复合材料在车身的大量使用，将车辆自重降到最低，让用户在合规的情况下能够拉更多的货，车辆自重也更省油。”他补充道。

大马力的节油秘籍

无论是低风阻设计还是

轻量化产品，对于中集联合卡车 U+ 来说只是节油的辅助工具，真正的“大杀器”还是发动机。

600 马力的中集联合卡车 U+ 配备了玉柴联合动力 YCK13 发动机，发动机全面切换新型增压器，将降摩擦功 + 轻量化技术全面应用，同时经过中集联合卡车优化后，经济区域明显扩大，同比可降低 3% 的油耗。

在重卡市场上，高至 600 马力的车辆相对需求较小，中集联合卡车如此“向上”研发，是否做了无用功呢？

上述负责人告诉记者，“首先，重卡大马力化一定是趋势。站在 2019 年向前回顾，七八年前重卡主流是 380~400 马力，然后发展到 420~480 马力，3 年前就已经是 480 马力及以上的天下。”他分析道，大马力车型的发展有其必然性。购买牵引车的用户是跑长途运输的，如今我国的物流市场蓬

勃发展，对运输的时效性提出了更高要求。但与此同时，我国幅员辽阔、地形复杂，最繁忙的东西向路线，连云港—霍尔果斯、上海—拉萨，南北向山海关—广州，都是运输路程较长，会经过较多坡面的路线。在这样的情况下，大马力车辆优势突出。

“以具体的例子来说，”他补充道，“上坡时，大马力车辆可以不降挡或是减一档就能通过，而小马力车辆做不到，这样能够大大提升运输时效性；并且因为需要减挡通过坡道，小马力车辆的瞬时油耗会大大增加，而大马力车辆则没有这方面担心。所以，从综合油耗来看，大马力车辆会更加省油。”

雨后赛场 英姿飒爽

听过中集联合卡车赛事保障负责人的介绍，记者对本次节油大赛最大马力的中集联合卡车 U+ 的表现愈加期待。可好事总是多磨，当日的雨一直没有停。

第二天，大雨过后的试验场天空更蓝了，也终于到了中集联合卡车 U+ 正式进行油耗测试的时间。

中集联合卡车 U+ 接上大赛唯一专用挂车——中集瑞江铝合金液罐车后，便英姿飒爽地出发了。

进入试验场，中国汽车技术研究中心专业测试人员驾驶中集联合卡车 U+ 开始测试。测试道路为性能路段，分别选取了 40km/h、50km/h、60km/h、70km/h、80km/h 多个不同速度点进行。

测试结束后，测试人员告诉记者，600 马力的中集联合卡车 U+ 动力充沛，带给了他良好的驾驶体验。“大马力的车辆开起来确实更爽！中集联合卡车 U+ 起步加速快，操作反馈优秀。行车时推背感强烈，驾乘舒适，特别是在上坡时，并没有特别强烈的动力不足感。”

对此，中集联合卡车赛事保障负责人介绍到，“大马力车辆能够给驾驶员更好的驾驶体验，这也是大马力车辆越来越受欢迎的原因之一。如今的用户越来越关注车辆的舒适性，中集联合卡车 U+ 除了有大马力的动力配置，还采用了软轴操纵，在操纵更加轻便的同时，避免了硬杆操纵容易脱档的问题。”

进入行业 10 年，中集联合卡车如今越来越理解卡车行业，产品线更加丰富。新一代 U+ 产品的发布，集高品质与经济于一身，瞄准卡车市场的发展新趋势，必将大有可为。期待中集联合卡车 U+ 车型能迸发出令行业震撼的力量！

商用汽车新闻

版权所有，如需转载，请务必注明“转自《商用汽车新闻》”

□主管：人民日报社
□出版：《中国汽车报》社有限公司
□执行主编：李晓菲
□美编：毛磊
□新闻热线：010-88129709
□传真：010-88129709
□邮发代号：80-517

□主办：《中国汽车报》社有限公司 中国汽车工程研究院股份有限公司
□出版人兼总经理：余春瑜
□总编辑：董锐
□记者：王宣 张咏琴（实习记者） 贾玉静（实习记者） 郭继春（实习记者）
□社址：北京市朝阳区金台西路 2 号人民日报社新媒体大厦 6 层
□广告热线：010-88152946
□广告经营许可证号：京海工商广字第 8038 号
□定价：3 元
□印刷：北京华耀印刷有限责任公司

□出版日期：每周一
□校对：付建生
□邮编：100142
□订阅热线：010-88152946
□国内统一刊号：CN11-5506/U

FOR TRUCKS



第十二届中国国际卡车节油大赛

The 12th International Energy Conservation Competition for Trucks

FOR TRUCKS

试驾大通D90： 驭驾千里的可靠伙伴

■ 本报记者 葛立特

作为一个越野自驾爱好者，硬派SUV一直是记者钟爱的车型。因此，一直以来关注的重点都集中在哈弗H9、途达、撼路者、帕杰罗等车型上。而对于大通这个品牌，第一次了解还是通过它的商务车型。

2017年，记者外出参与拍摄时有幸乘坐过G10，印象最深的莫过于大空间带来的乘坐舒适感。车身长度超过5米，比国内某特供MPV车型都大了一圈，售价也更加厚道。2019年，大通D90作为第十二届中国国际卡车节油大赛组委会工作用车，记者得以再次接触到大通品牌车型。这一次，记者要和大通来一场长途跋涉。

外型硬朗帅气

初次见到D90实车，发现它造型相当硬朗，车身有着明显的棱角线条，力量感十足。多边形大嘴式进气格栅配上镀铬保险杠，让车辆拥有大气外观的同时还兼具豪华感。

车头两旁的LED行车灯与进气格栅构成的整体造型，犹如一条时刻准备进攻的大鲨鱼，一看就是不好惹的类型。

车身后部造型方正，有了些许商务车的影子，虽然这种造型会牺牲部分时尚感，但好处就是能极大提升后排空间利用率。

车身侧面的腰线，使体积宽大之余又不失运动感，造型在满足空气动力学的基础上，最大程度地保留了硬派越野车的特性。车身长度为5005mm、宽1932mm、高1875mm，轴距为2950mm，比同级车型有绝对优势。

记者试驾的这款车搭载的是百路驰的AT胎，属于后换装，并不是原厂标配。也多亏了这款结实耐用的全地形胎，让记者和同事在长途旅行中能从容通过一些遍布暗坑与石子的非铺装路



大通D90

面。相对于公路胎，全地形胎拥有更厚的胎壁，即使不小心轧到尖锐物体，也不会轻易的破损和爆胎。不过在铺装路面上快速行驶时，车内乘员会感到明显的胎噪，较好的解决办法，就是连上车载多媒体听听音乐。

另外，车辆前悬架为双叉臂独立悬架，拥有不错的横向刚度。

后悬架为五连杆整体桥非独立悬架，舒适性略弱些，但保障了车辆的承载能力，硬派越野车标配。

内里设计贴心

进入车内，你很难想像一款硬派越野车的内饰会如此精致。大面积的木纹材质与软塑料的应用，保障了整体豪华感，中控造型设置贯穿车身，进一步拓展了车内视觉空间。我个人感觉，它的设计理念集合了BMW与Buick的特性，使得运动与豪华并存。

12.3寸中控大屏，支持carplay，功能非常丰富。最值得称道的一点，它在低速行驶时360°车载影像，可以根据驾驶员意愿实时切换不同角度的影像。对于一个车身超过5米的“大块头”来说，视觉盲区一直是一大痛点，而它的车载影像系统很有效地解决了这些问题。

三辐式多功能方向盘、集成多媒体播放、定速巡航功能、8寸仪表盘屏幕，可以显示车速、油耗。

D90储物空间相当丰富，中间储物格可以竖直放下500毫升饮料，还设有两个杯架。中控台下有点烟器USB电源接口，同时还可以临时放些行驶本大小的物品。

主驾驶座椅，支持前后、高低、腰部支撑调节，再加上充裕的主驾空间，舒适性没得说。记者驾驶D90在高速上行驶六七个小时也不会过于疲惫。当然，无论多舒适，也请按时在高速服务区休息放松。

关于车内空间，这也是D90最具竞争力的一点，记者驾驶的这辆车采用的223布局，尤其是第二排座椅均有独立乘客扶手，并可调节靠椅角度。得益于1932mm的宽大车身，乘客也能通过中排空间轻松进入第三排座位。这与232布局的车型不一样，乘客想进入后排空间，还需折叠调节第二排座椅才能通过。相比之下，大通D90的后排设计就显得方便许多。

进入第三排，空间感依然可观。记者身高179cm，体重179斤，坐在第三排，感觉只是腿部支撑略弱，如果只乘坐一个小时以内，应

该还能忍受。另外，第三排空间同样设有独立出风口与杯架，看来D90的设计者为第三排乘客的舒适性花了不少心思。

再看看后备箱空间，进深1100mm，宽1180mm，相当能装，4个人的生活办公用品完全没有负担。如果折叠第二排座椅，后备箱进深可达到2130mm，运载能力几乎达到商务车的水准。

这次行程，记者一路从北京开到安徽，90%都是高速，感觉它在铺装路面的驾驶舒适性与同级别车型相比，属中上水平，方向盘指向精准，没有明显的虚位，转向助力也很恰当。略有遗憾的是这款车型没有自适应巡航，要频繁手动调节车速，在高速车道行驶总能碰到插队车，记者也挺无奈。因此，定速巡航功能也只在车辆较少的徐明高速路段使用过。

“多角色”无缝切换

D90搭载的2.0T涡轮增压汽油发动机，最大功率为224马力，最大扭矩360扭米，可加92号汽油，油品适应性强，扭矩也比较优秀。从账面数据来看，发动机调校倾向于重载越野行驶的工况，而非高速行驶工况。

驾驶模式共有普通、经济、运动三种模式。ECO

模式下，车载计算机会严格控制发动机转速，这时油门有明显的迟滞，转速始终低于2200转，加速时变速器也不会轻易降挡，在高速巡航或者市区内行驶时能降低油耗，当然，动力输出上会让驾驶者感觉比较“肉”。如果驾驶过程中需要频繁超车，这时选择运动模式，油门会变得非常灵敏，转速很快能突破2200转，直奔4000转，变速器降挡明显，驾驶感觉相当痛快，让一辆大尺寸SUV开出小钢炮的速度感。

当然，个人并不建议频繁选择运动模式，毕竟满载情况下车重已经达到2.8吨，油耗并不乐观。

D90搭载的6AT变速器，换挡逻辑还算合理，不过高速巡航时发现发动机转速始终在2000转徘徊，这与6AT变速器也有关系。相信，未来新款车型肯定会有所改进。

D90的四驱系统，为分时四驱和后差速器锁止兼备，可实现两驱和四驱的自由切换，还能变换高低速。当挂上低四时，扭矩增大，妥妥地变身高性能硬派越野车配置，后锁可以保障D90面对极限路况时轻松通过。再加上这款百路驰的全地形胎，绝对可以和霸道、牧马人、帕杰罗这些“硬汉”一较高下。

总的来说，上汽MAXUS D90是一款非常优秀的车型，它最强大的地方就是可扩展性和多功能化，扮演着多种角色。拥有大梁与四驱系统，再换上全地形胎，可以带你翻山越岭，从容通过各种野路，翻折后排座椅扩展出后备箱空间，变身妥妥的“小货车”。人员满载下，又能临时充当携全家出行的MPV，而手部容易触及的内饰部分全部采用软材质，不失精致和时尚。D90绝对是一款能满足家庭多样化需求的务实不二之选车型。

FOR TRUCKS **第十二届中国国际卡车节油大赛** FOR TRUCKS
 The 12th International Energy Conservation Competition for Trucks

“铝神一号” 为大赛“节油”助威

■ 本报记者 王宣

什么？第十二届中国国际卡车节油大赛（以下简称“节油大赛”）的赛场上居然出现了“女神”？

别急，此“铝神”非“女神”。不过，在赛场中央的中集瑞江“铝神一号”，同“女神”一样，颜值高、内在佳，最重要的是，还能给你安全感。

迷人的“铝神一号”

要想成为一个合格的“女神”，迷人非常重要。

从外观来看，“铝神一号”采用不同模块分色处理，银白色车身、中集蓝罐体，外观美观大气。不仅如此，“铝神一号”采取高亮耐腐蚀油漆，能确保罐体更耐磨更安全。

不过，“铝神一号”之所以“迷人”，不仅在于外观能够征服用户，还得益于其处处为用户考虑的人性化设计。

液罐车运输中，用户需要多次爬上罐体进行货物装卸及安全检查。“铝神一号”在设计时处处有着人性化的设计，充分考虑用户使用工况，力求为用户打造最省心的产品。内置式升降护栏的应用，能够更好地保护用户安全；折叠式爬梯，让用户上下罐体更轻松；加宽防滑爬梯横档，确保在恶劣雨雪天气下也能坚实地踏出每一



服务于节油大赛的“铝神一号”

步；在罐体顶部，采用菱形铝网防滑，喷涂黄色，避免用户夜间行走踏空和绊倒的风险。

除此之外，在对时效性要求越来越高的物流领域，“铝神一号”直面用户痛点，采用快拆式防溢流探杆，免除每次蒸罐时拆卸螺栓的麻烦，助力用户降本增效。

会过日子的“铝神一号”

“铝神一号”不止拥有“女神”一样好看的皮囊，更有有趣的灵魂。作为生产工具，带来最大程度的收益

是用户的基本诉求点，而想要获得高收益，一是开源，二为节流。

“铝神一号”使用中集研究院材料学研究成果，和板材厂家联合开发了超级铝板——3mm 高强不锈钢筒体板，其具有低密度、高强度的特性，材料力学性能比国标值高出 30%，能够在保证轻量化的同时，整体强度不输 4mm 板。其强度不惧极限考验，以高强度助力用户高效运输，实现运营价值最大化。此外，“铝神一号”主要阀件全部来自国内优秀的供应商，采用不锈钢材质，

以确保适装更多的介质，同时防止介质污染、跑冒。

会赚钱，也会节流。以用户较为看重的节油来说，装载 49 方的“铝神一号”通过新材料使用以及轻量化设计，将整车的自重降到最低，自重仅为 6100kg。同时，全顶部护肩斜切工艺，极大地降低了行驶中的风阻。

“铝神一号”以轻自重 + 低风阻的组合拳，真正为用户降本增效。

安全感十足的“铝神一号”

“中集瑞江“铝神一号”

液罐车，主要运输介质是柴汽油，属于危化品运输。在这种特种运输中，安全无疑是第一要务。”据中集瑞江赛事服务保障人员介绍，“为保证车辆安全，‘铝神一号’在保证自身罐体强度的同时，改变了传统的垫板 + 托架结构，采用欧洲最新无副梁、罐体全承载结构，受理范围更大，应力集中更小。”

据商用汽车新闻记者了解，全承载式结构，是由罐体下方在牵引销、支撑装置、后悬挂三处横向布置托架，横向托架环抱罐体，承受罐体向下传递的垂向载荷，垂向弯矩则由罐体本身承载。全承载式结构，完全避免了因局部应力集中导致罐体开裂、渗漏的风险。

通过关键部位的 CAE 对比分析显示，全承载式结构消除了常规纵梁结构在罐体出现的局部应力集中现象，结构安全系数大大提高。同时，罐体两侧斜撑根部出现的大应力也得到大幅度降低，彻底解决斜撑开裂现象。

颜值高、内在佳、安全感十足的“铝神一号”在节油大赛中大放异彩，中集瑞江不仅征服了参赛选手，更以高品质获得了多家参赛企业的认可。



德龙 X5000 只为标载物流

5大价值革新 领“5”上市

超低油耗
整车国家科技进一步一等奖，13G 专用动力总成，15 项燃油省油技术，油耗再降 4%

超轻自重
整车 6 吨重方舱，自重降低 200kg，塑造行业轻量化标杆

人机舒适
3 色内饰升级，专属黄色方向盘，堪比豪华轿车 15 项舒适性配置全面提升驾乘

互联智行
新一代语音操控交互技术，安全智慧出行 30 大全方位安全辅助驾驶系统

专属服务
五大贴心价值举措，贯穿购车至售后，保障期 48 个月不限里程



陕西重型汽车有限公司
SHACHMAN HEAVY DUTY AUTOMOBILE CO., LTD.

地址：西安中环路汽车产业园 陕汽集团 9 号路 销售热线：029-88028888 售后服务：029-88028889
邮编：710200 传真：029-88028880 陕汽商用车：029-88028178 http://www.shacman.com



发挥主动安全系统作

■ 安国银 赖刚 张翼 徐烽 刘季涛

研究表明,在欧美由卡车引起的交通事故,追尾碰撞占33%、卡车驶离道路占15%、行人横穿马路占18%、卡车变道占14%等。面对事故占比最大的追尾碰撞,如何应用主动安全系统提高卡车行驶中的安全,已成为各大主机厂的研究的课题。

卡车的主动安全系统,主要包括以下几个功能: EBS(电子制动系统)、ESP(电子稳定系统)、AEBS(高级紧急制动系统)、LDWS(车道偏离系统)和ACC(自适应巡航系统)。

以上汽红岩智能危化品车为例,本文将分别介绍配装了上述功能,如何在提高卡车安全方面发挥作用。

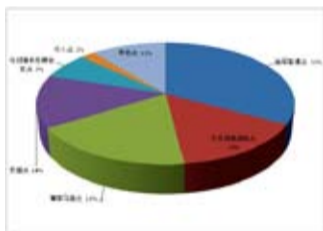


图1 欧美由卡车引起的交通事故分析

一、EBS(电子制动系统)

(一) 电子制动力分配。可根据驾驶员或主机厂的要求设定制动特性曲线,车辆的减速度、制动踏板的行程可根据要求设定,通过车桥的载荷状态来精确计算所需的制动力(或气室的压力),EBS系统可根据车辆前后桥之间的载荷信息来计算,并控制车辆在相应车桥上的制动力,如图2所示。

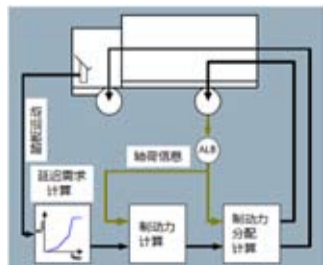


图2 EBS的电子制动力分配示意图

(二) ABS功能。首先,EBS系统具有最基本的ABS功能,其次,还有可选的越野路模式,该模式在深雪路面或泥泞路面允许更大的车轮滑移率,可以通过开关来

控制。

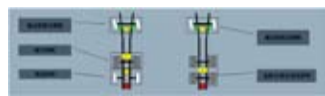


图3 ABS功能控制策略

(三) ASR 驱动防滑功能。发动机控制,即在驱动桥(两侧车轮在同一路面)打滑的情况下执行发动机控制;制动控制,即对驱动桥车轮在打滑的车轮下执行单独的制动控制。此功能必须实现与发动机CAN通讯,具体控制策略,如图4所示。

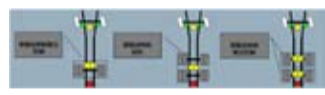


图4 ASR功能控制策略

(四) 制动辅助帮助功能。此功能的目的是帮助驾驶员,取决于驾驶员的促动制动踏板的速度以及驾驶员的减速度要求,EBS系统会自动增加制动力输出,并最大为2倍的要求。在制动辅助功能其作用的情况下,所有的缓速器控制、摩擦片磨损控制及耦合力控制全部停止工作,道路的安全以及车辆稳定性具有最高优先级。制动辅助帮助功能的控制策略,如图5所示。

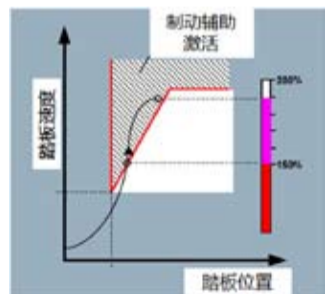


图5 制动辅助帮助功能控制策略

(五) 防车辆翻滚功能。防止车辆翻滚的原理,为限制前桥的制动压力输出,压力取决于车辆的载荷状态及重心位置,车辆前桥制动压力的限制,取决于车辆后桥制动时ABS的控制压力。具体控制策略,如图6所示。

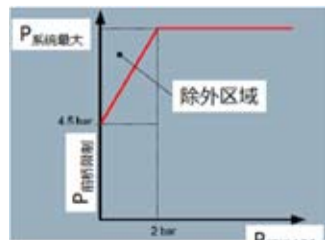


图6 防车辆翻滚功能控制策略

(六) 摩擦片磨损控制。这分为两方面,一方面是摩擦片磨损的实现和报警功能,车辆的每个车轮可以单独安装摩擦片磨损传感器(模拟信号、5V输出),剩余的摩擦材料值通过EBS4报文在车辆仪表显示。报警灯会按照预先设定的值实现报警,报警灯也可以提供同一根车桥在磨损不一致的情况下实现报警。另一方面是摩擦片磨损控制,此功能的目标,是实现整车摩擦片均衡磨损并同时更换(以此维修更换掉车辆所有的摩擦片)。为达到此功能,车辆的制动力分配会被破坏,通过增加剩余摩擦片材料多的车桥制动气室的压力来增加摩擦片的磨损,从而实现车桥之间的磨损均匀。为了车辆的安全,此制动气室压力的调整,只在驾驶员要求很低的制动减速度的情况下工作。摩擦片磨损控制策略,如图7所示。

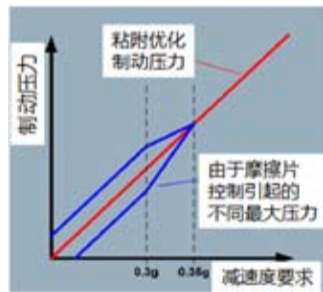


图7 摩擦片磨损控制策略

(七) 制动管理功能。EBS系统自动促动辅助制动系统,包括发动机制动和缓速器制动,缓速器或发动机制动必须支持CAN总线控制。辅助制动系统控制会有相应的控制逻辑,行车制动与辅助制动系统的协调控制,如图8所示。

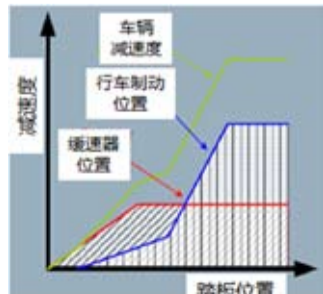


图8 制动管理功能控制策略

(八) 挂车制动控制。挂车实现了电信号控制,驾

驶员可以单独控制挂车,但是控制压力最大为4bar,此功能仅为车辆接近停止的情况下使用。为列车的制动力分配提供了制动协调,制动器应该按照相应车桥的轴荷状态和驾驶员的要求实现各自相应的制动力输出,耦合力或挂接力控制功能,能够在相应的范围内增加和降低挂车的制动压力输出,如图9所示。



图9 挂车制动控制

(九) 坡道起步帮助功能(可支持手动和自动变速器)。通过控制行车制动压力释放时间,坡道起步帮助功能可以帮助驾驶员在上坡的路面上顺利起步。

具体操作:(1)此功能通过预先安装的控制开关来实现,并且通过ECU控制指示灯来提醒驾驶员;(2)EBS系统在驾驶员释放掉行车制动踏板后,保持行车制动气室的压力不释放;(3)此功能的工作状态也可以通过EBS CAN报文实现;(4)对于手动变速器,保持制动系统的压力不变,直到离合器踏板释放或者发动机的扭矩达到某一数值;对于自动变速器,制动系统的压力在行车制动释放后,在保持一定时间后(一般情况下3s)释放,或者发动机的扭矩达到某一数值。工作原理,如图10所示。

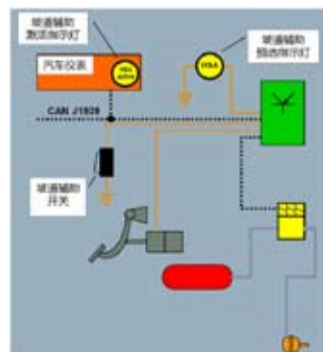


图10 坡道辅助功能工作原理

(十) 差速锁禁用功能。防止驾驶员在驱动桥存在轮速差异时对差速器进行锁止,差速锁开关能够被EBS ECU控制,同时EBS系统

需要差速锁当前状态的信号输入(锁止/未锁止状态)。其工作原理,如图11所示。



图11 差速锁禁用功能工作原理

(十一) 自动防叠加功能。当车辆处于驻车状态时(弹簧处于释放状态),EBS系统会限制行车制动的压力输出,从而避免了对制动器同时进行行车制动和驻车制动。EBS系统需要驻车制动状态的输入信号(促动驻车制动/接触驻车制动),但是在车辆或者EBS处于断电状态后(或者电池总开关关闭),此功能停止工作,并且制动器需要能够承受一定数量的制动力叠加状态。

二、ESP 电子稳定系统



图12 ESP参与工作

图12,展示了ESP在过转向和转向不足的情况下参与工作,图中左侧表示,ESP在过转向的情况下,EBS对挂车和左前轮实施制动;图中右侧表示ESP在转向不足的情况下,EBS对右后车轮实施制动,以确保在这两种情况下车辆的稳定性。ESP功能尤其是在低附路面时,对车辆的控制更加重要。

三、LDWS 车道偏离系统

LDWS主要功能通过视频图像管理器(主要为照相机)来检测路面的车道标线,确定车辆位置是否在车道线内,然后通过CAN总线提醒驾驶员车辆以外的偏离车道,仪表接收来自控制器发出的报文发出警报声,以提醒驾驶员主要车辆位置信息,从而避免与相邻车道车辆的碰撞等安全事故。

欧盟法规认定的一种车辆测试模式为:车速在65km/h以上,侧向速度为

用 提高卡车安全等级

0.1……0.8m/s 分别向左和向右偏，偏离距离（外侧轮胎 - 外车道线的距离）超过 0.3m，蜂鸣器均需报警，说明 LDWS 功能正常，如图 13 所示。

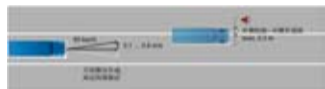


图13 LDWS功能原理

四、AEBS 高级紧急制动系统

AEBS 主要部件为毫米波雷达和照相机。雷达的优势，在于直接测量距离和相对速度，纵向精度高，能够检测到前方更多的车辆。照相机的优势，是直接测量与前方物体的角度，角度、侧向精度高，对前方物体（如轿车、卡车等）能准确识别，可以检测车道标线。

AEBS 分为 3 个干预步骤：第一阶段——报警阶段，通过声、光报警，从而引起司机注意前方情况。如果此时司机未采取措施，则进入第二阶段——部分制动阶段，系统通过分析前方道路情况，提供给司机额外的反应时间，保证在不出现紧急最大减速度的情况下跟随前方车流，提醒驾驶员为紧急制动做好准备，尽可能减少能量冲击，尽量避免碰撞，此阶段减速度小于 $4m/s^2$ 。如果此时驾驶员仍未采取措施，将进入第三阶段——紧急制动阶段，此阶段减速度大于 $4m/s^2$ 。欧盟法规要求，如图 14 和 15 所示。



图14 法规对移动目标的要求



图15 法规对静止目标的要求

五、ACC 自适应巡航系统

ACC 系统的主要部件

同 AEBS 系统的零部件一样，均为雷达和照相机。

ACC 的主要特征为速度设定控制（包括下坡巡航控制）、跟随控制（与牵扯之间的距离控制）、弯道速度控制（根据弯道曲率和车速限制加速度）。

自适应巡航的操作同传统的巡航控制，适用于手动变速器和自动变速器，驾驶员可以随时介入或者关掉此功能，可根据需求定制车速设置范围、距离模式、动态特性等。ACC 需要控制发动机扭矩和辅助制动系统（包括发动机制动、排气制动、缓速器），通过 EBS 的行车制动。

六、主动安全系统 试验细节

主动安全系统，包括 EBS、ESP、LDWS、AEBS、ACC 功能。上述功能均已在红岩汽车开发的一款智能危化品车上实现了，下面介绍一下开发过程中的一些试验细节。

（一）EBS 电子制动系统

主要进行了制动响应时间、排气压力梯度、ABS 防抱死试验、ASR 驱动防滑功能、HAS 坡起功能、PDRA 混合制动功能等试验。试验结果表明，车辆各种功能达到最初的设计要求。

1. ABS 防抱死性能试验
 红岩智能危化品车在试验场作了如（表 1）所示的 ABS 性能试验。

2. ASR 驱动防滑试验
 ASR 驱动防滑功能作了如（表 2）所示的试验。

3. HSA 坡起功能、PDRA 混合制动试验

经过试验场的试验结果表明，HSA 坡起功能、PDRA 混合制动均正常发挥作用。

PDRA 混合制动试验显示，发动机制动、排气制动、缓速器制动均已激活，功能正常。

（二）ESP 电子稳定系统试验

经过试验场的试验结果表明，ESP 在红岩的智能危化品车上起作用，效果很好。

（三）AEB 高级紧急制动系统试验

红岩的智能危化品车的 AEB 高级紧急制动功能，主要做了如（表 3）所示的试验。

（四）LDWS 车道偏离和 ACC 自适应巡航功能

试验结果证明，LDWS 车道偏离和 ACC 自适应巡航功能，在红岩的智能危化品车上功能正常。

统加入 EBS、ESP、AEBS、LDWS、ACC 后，确实能够有效辅助驾驶。

未来，在卡车行业升级推广主动安全系统，将很大程度上降低驾驶员劳动强度，减少人为的不安全驾驶行为，提高车辆行驶的安全。（作者单位系上汽依维柯红岩商用车有限公司）

结论

在传统丰富完备的安全配置基础上，在主动安全系

载荷	车速	项目	结果
空载	40km/h、60km/h	高附	OK
		低附	OK
	50km/h	高附至低附对接	OK
		低附至高附对接	OK
		左低附右高附对开	OK
		左高附右低附对开	OK
满载	40km/h、60km/h、70km/h	高附	OK
	40km/h、60km/h	低附	OK
	50km/h	高附至低附对接	OK
		低附至高附对接	OK
		左低附右高附对开	OK
		左高附右低附对开	OK

表1 ABS性能试验项目

载荷	项目	结果
空载	低附	OK
	左高附右低附	OK
	左低附右高附	OK
满载	低附	OK
	左高附右低附	OK
	左低附右高附	OK

表 2

载荷	试验车速度	目标车情况	结果
空载	20km/h	静止	无碰撞
	30km/h		
	40 km/h		
	50 km/h		
	55 km/h		
	60 km/h		
满载	45 km/h		
	50 km/h		
	55 km/h		
	60 km/h		
	65 km/h		
	70 km/h		
	75 km/h		
	50 km/h	移动目标12km/h	
60 km/h			
65 km/h			
70 km/h			
	75 km/h		
	80 km/h		

表3 AEB高级紧急制动功能试验项目

FORLAND时代

舒适高效 领航轻卡



北汽福田汽车股份有限公司时代事业部
全国统一贵宾热线: 400-8988-977
销售业务电话: 0536-6171960



奥铃大黄蜂Hold得住这届卡友的审美吗？

■ 本报记者 李晓菲 文 / 图

据CNNIC第43次《中国互联网络发展状况统计报告》数据显示，截至去年底，10~39岁群体占整体网民的67.8%，其中，20~29岁年龄段的网民占比最高，达到了26.88%。

隐藏着最多“宝藏青年”的90后群体，已经悄悄掌握了网络话语权，但仅仅是网络话语权吗？

在中国3000万卡车司机群体中，代际更替的进程也早已开启，80后、90后已经逐渐“接棒”父辈，成为购车的决策者。而他们，对卡车的审美和诉求，与父辈有着截然不同的偏好。

今年，轻卡被“5·21”事件和高速公路“计重劝返、按轴收费”推上风口浪尖，可以预见，中卡的春天就要来了。然而，多年在夹缝中生存，市面上的中卡产品亟需一次全面的迭代升级，由内而外的全面焕新。

9月6日，奥铃大黄蜂在南京上市。这款6.8米黄金米段中卡，目标消费群体锁定80、90后年轻一代，来的时间踩得刚刚好，产品究竟能不能Hold住这届皮出天际的卡友呢？

年轻一代的卡友们不妨对比一番。

高颜值也是生产力

“酒香不怕巷子深”吗？

这酒可能没法儿在“颜值也是生产力”的现代销售。

同样，问到购车诉求，60、70后卡友的关键词是“皮实、耐用、省油”，颜值最多算个“添头儿”；而80、90后，“好看”出现的频率大大增加。

那么，奥铃大黄蜂仅凭颜值在未上市之前就被预订出100余辆，它到底有多好看？

福田汽车集团市场战略总监、奥铃事业部总裁李杰说，奥铃大黄蜂前期造型调研中，90后卡友样本超过70%。

在奥铃大黄蜂上市同期举行的“福田奥铃 & 福康杯”2019高效物流中国勒芒大师



奥铃大黄蜂

赛南京站比赛期间，商用汽车新闻记者随机采访了几位参赛选手，对奥铃大黄蜂的整体颜值，参赛选手普遍认为，要高于市场上同类中卡产品。确实，奥铃大黄蜂整车线条硬朗、干净利落，同时又不失流畅，观感利落而灵动，能够获得各个年龄层卡友的认可，也在意料之中。

年龄的代沟体现在颜色上，80、90后参赛选手认为，当天大黄蜂展车介于土豪金和古铜色之间的外观颜色很“洋气”；70后参赛选手则觉得这颜色不够“显眼”，众口难调，“好看”的定义也是仁者见仁。不过，对于把年轻一代作为目标消费者的奥铃来说，能得到80、90后的认可，也算定位精准了。事实上，奥铃大黄蜂的内外饰设计，能够给卡友整体留下“高颜值”印象，也是经历了一番“大变化”。

据福田汽车工程研究院副总工程师田孟义介绍，作为全新换代产品的奥铃大黄蜂，采用的是欧洲技术标准，通过与欧洲设计公司合作，在造型、空间、内饰等方面进行了全方位优化升级。

国内外两个研发团队的紧密配合，赋予了奥铃大黄蜂更符合年轻一代审美的高颜值。

精益求精 畅享舒适空间

开跑车“贴地飞行”才算驾驶乐趣吗？

相比只有极少数土豪才能享受的飞驰人生，卡友们边赚钱边享受舒适、高效驾驶的乐趣，未尝不是另一种圆满。

而这，也是很多80、90后卡友的职业定位。与父辈不计付出、埋头苦干的观念完全相左，舒舒服服地把钱赚了，才是年轻一代卡友的理想状态。选车呢？当然也要奔着这个目标来。

在配置上，奥铃大黄蜂也极力向这个目标靠拢。

动力上，可以匹配福康4.5发动机、云内D45、玉柴3款发动机，短途可匹配四缸。长途可匹配六缸，均是业内技术领先、口碑良好的机型。最大260ps，820N·m大扭矩+法士特8挡变速器，动力性优于同类产品30%。同时，车辆匹配真空胎，安全轻便，跑得更快。

不仅如此，据“总设计师”田孟义介绍，福康4.5发动机与大黄蜂整车匹配开发，结合中国用户工况定义经济转速区间，使得整车动力性、经济性表现更佳。

而且大黄蜂的操控系统，在开发过程中也被特殊“关照”

过，匹配的法士特变速器经过专门优化，用户驾驶过程中的挡位清晰度、入位感、换挡品质，均有大幅度提升。

这一点，记者在参赛选手赛后采访中也得到了证实，来自跨越速运的参赛选手对奥铃大黄蜂的动力性给予了充分肯定，“很有劲”。

另一位来自城际物流运输的选手也对整车稳定性、舒适性给出了很高评价。实际上，奥铃大黄蜂的内饰更往轿车靠拢，内置气囊减振座椅，并且经过了人体工程学设计，保证了驾乘舒适度。此外，考虑到城际运输的长距离工况，奥铃大黄蜂设计有620mm宽卧铺，完全能够保证驾乘人员休息时的舒适度。

还有一项贴心设计是，车内单独设有一条1kW的负载线，可满足卡友做饭的需要，在驾驶室内也做了相匹配的设计。

在赚钱上不存在代沟

接下来要说的部分，可就没有代沟了。

卡车的生产工具属性，决定了TA要为卡友“赚钱”。

无论是“大吨小标”被央视点名还是即将实施的高速公路“计重劝返、按轴收费”，国家对超载的治理决

心已经很明显。

回归城际物流主力军的6.8米车型，必须合理“瘦身”，才能帮助用户增加收入。在这一点上，奥铃大黄蜂开发团队的“认识”很深刻。

据介绍，奥铃大黄蜂共有32项降重技术，采用CAE仿真分析，实现整车轻量化设计。同时，底盘采用铝镁合金+800L高强度钢材，底盘整备质量4.5T，行业内同级最轻。更重要的是，后桥采用高强度钢板，使整体减重20%。因此，在“轻量化”方面占足了优势。

在田孟义看来，合理减重需要从材料、结构等无数个细节中进行，其中包含了新技术、新材料、新结构等等的全面应用。

整车从内而外经历过一番“磨砺”后，奥铃大黄蜂做到了自重轻500公斤，合规多拉帮助用户增收。

在帮助用户增收上，奥铃大黄蜂不止于“瘦身”。

在油箱匹配上，可以配装300L和600L铝合金双腔大油箱两种，中短途可选300L；长途可选600L，能够超长续航3600公里。另外，由于燃油系统的可靠性，奥铃大黄蜂冬天可烧0号油，可加便宜油，让用户更省钱。

除此之外，据田孟义介绍，奥铃大黄蜂整车采取了多项技术手段来降低油耗，例如，外观空气动力学设计、进排气系统优化、传动系统优化，再加上本身油耗表现优秀的发动机，奥铃大黄蜂在标载18吨、80km/h等速油耗能达到16.5升/百公里，优于市场同类产品。

在最好的时机进入市场，历经长达3年6个月精心准备，定位精准、目标明确的奥铃大黄蜂能够在中卡的春天结出怎样的果实？

李杰表示，福田奥铃始终致力于让更多客户满意。客户的满意最终会通过购买体现，奥铃大黄蜂是否真的get到这届卡友的审美了？

用户选择将是最好的证明。

赵世鹏：始于重汽 陷于品质 忠于豪沃T7H

■ 本报实习记者 郭继春

人们往往用“始于颜值，陷于才华，忠于人品”来表达对一个人的喜欢。对于赵世鹏来说，对车的喜爱却是“始于重汽，陷于品质，忠于豪沃T7H”。

选择源于信赖

“云菜”素以品质、安全闻名，云南更被全国乃至世界称为“菜园子”。但是，要想吃上云南的新鲜蔬果，还得依靠一群不分昼夜将新鲜蔬果运送到我们餐桌上的卡友。来自山东枣庄的90后小伙赵世鹏就是其中一员。

商用汽车新闻记者采访中了解到，初中毕业后，赵世鹏就一直跟着父亲跑车，用他的话说，“那时候不爱学习，出了校门就跟我爸跑车，感觉是上了另一所学校。”

当时，他父亲开的是一辆重汽豪沃A7，赵世鹏每天跟在车上，从不喜欢到了解再到热爱，对车的态度发生了180度的转变。“生活不易，总要有一项‘吃饭’的手艺”，2013年，赵世鹏考取了驾照，便开始了自己的运输生涯。

在父母的支持下，他很快拥有了第一辆重汽豪沃A7。源于从小对运输行业的了解以及对用车要求的提升，经过两年半的运营，他又置换了一辆重汽豪沃T7。

随着对业务的不断深入，赵世鹏得出云南跑江苏这条运输果蔬路线能有较高收益。此时，一辆能多拉快跑的车辆显得尤为关键，赵世鹏没有犹豫，升级置换了重汽豪沃T7H。“一直都用重汽的车，对它的品质还是十分信赖的，所以这次换车就没有考虑过其他的牌子。”

品质禁得起考验

为确保食物的新鲜，果



赵世鹏

蔬运输对时效性要求非常高。这对运输车辆的动力性、出勤率和稳定性都提出了极高要求。尤其是在山路、坡路较多的云贵川地区，果蔬运输对车辆的各项性能更是一种艰巨的考验。

豪沃T7H的出色表现，为赵世鹏解决了后顾之忧。从云南到江苏，2500公里的路程，日夜赶路，最多34个小时就能到达，极大地保障了蔬果的新鲜度。

企业直通车

本报讯 长期以来，中国重汽集团与中国石油集团一直保持着良好的合作关系。近日，双方合作迎来再次升级。

“每一次小小的事故，都是对司机、对公司甚至对整个行业的致命打击。车辆的选择很重要，豪沃T7H危化品牵引车完全可以满足我们的需要。”中国石油厦门分公司负责人表示，此次

更让赵世鹏放心的是，当初在选车时，经销商针对他的运输路况和运输货物的特殊性，专门为他定制了一套更加符合这一路段的制动系统。“他们给我定制了一套液力缓速器，这样在长下坡时，一点儿都不用担心制动安全了，保证货物安全的同时，更能保障司机的人身安全，他们想得非常周到。”赵世鹏竖起了大拇指。

“赶路的时候经常一开就是十几个小时，豪沃T7H的发动机能一直保持正常状态，特别是在爬坡时，依然动力十足。”赵世鹏说，他还经常在快手上分享自己在运输路上的点点滴滴，很多网友也会问这辆车的使用情况，“我就告诉他们这车不错，发动机皮实，没出过什么毛病。”

到目前为止，赵世鹏的这辆豪沃T7H使用快12个

月，运行里程超过15万公里，平均每个月跑1万多公里，豪沃T7H在云贵川山区一直保持着高出勤率。

创收获利的首选

作为一名个体司机，对于成本的把控关系到整趟运输成本的利润，其中油费占大头。作为运输行业一名“老司机”，赵世鹏在谈到节油心得时也是毫不避讳，“我不喜欢开快车，在高速上保持85公里左右时速，遇到紧急情况，要提前进行预判，不急踩刹车，这样才能省油。我的车百公里平均油耗只有25升左右，往返一趟，油费就能省1500元左右，净利润可以达到14000元左右。”

他还提到，在平路路段、车辆少的情况下，还可以启用定速巡航系统，让车辆也保持在85公里左右时速，这样，既省油又可以减少长途运输的疲劳感，非常智能。“现在这辆车比之前的车自重轻，能够多拉1吨货，无形中收益又增加了不少。”

“青春是用来脱贫的”，这是赵世鹏在自己朋友圈写下的一句话。正值青春年华，他与自己的最佳“拍档”豪沃T7H将继续比肩战斗，携手前行，在致富路上走出属于自己的新征程。

中国重汽与中国石油服务合作再升级

交付的25辆HOWO-T7H危化品牵引车，主、被动安全性都值得信赖，完全满足国家危化品运输车辆要求。

作为一款危化品运输车，中国重汽HOWO-T7H凭借着盘式制动、发动机缸内制动、液力缓速器等硬件配装，保障了人员及所运货物的安全。此外，HOWO-T7H发动机换油周期可达10万公里，按照

目前车辆运行条件，一年只需更换两次，不但节约了时间成本、经济成本，而且提升了使用效益。

近日，中国重汽销售部青岛分公司针对中石油运输公司山东分公司车辆的运营特点，在客户服务中心的支持下，为其提供了“1+1+1绑定服务”，除了在车辆驻地和目的地绑定服务站，还将为其提供沿途服务站保障

服务；除了对车队驾驶员、管理人员、维修人员进行产品使用指导，还将随时关注车辆运营情况，定期提供运营数据分析，定制服务方案。

同时，此次服务合作再升级，让客户足不出户就能够享受中国重汽的“亲人”服务，这也是中国重汽一直秉承“客户满意是我们的宗旨”核心价值观的体现。

商 车

玉柴：以信赖之名 打造国六轻机新标杆

■ 本报实习记者 郭继春

9月17日，东风汽车股份有限公司（以下简称“东风汽车股份”）品牌战略发布会在武汉举行，“以满载信赖”为品牌口号的东风汽车股份发布了一系列全面国六产品，作为长期战略合作伙伴，玉柴 Y24 国六发动机配装本次发布的两款东风汽车股份战略车型。

此次合作，不仅是双方战略合作的又一次升级，更是玉柴轻机稳扎稳打国六市场的强势发声。

玉柴与东风汽车股份在轻机合作上一直保持着长期稳定的战略合作关系，2012年以来，东风轻卡累计配装的玉柴 YC4FA 发动机超过 7.5 万台。此次东风汽车股份战略车型 B19 配装的玉柴 YCY24，是双方基于深入合作推出的新机型。

以小胜大 蓝牌轻卡动力

YCY24 与传统平台标准蓝牌轻卡动力相比，起点更高，可靠性、经济性、舒适性优势更明显，而且自重更轻。作为一款国六发动机，玉柴潜力为用户带来更具运营价值的产品，国六排放已在国内全面执行，蓝牌轻卡和轻量化发动机引来了新的发展机遇，除排放标准的提高，用户对轻量化提出了更高的要求，玉柴预见性对机



东风御风配装 YCY24 机型

型进行了轻量化设计。

众所周知，顶置凸轮轴是玉柴国六发动机主要的技术路线，顶置发动机更以轻量可靠而闻名。整机采用铝制缸盖等轻量化零部件，三明治油底壳、气缸盖罩等，发动机自重只有 225 公斤。YCY24 虽然排量只有 2.4 升，但其功率、扭矩等指标并不比传统平台发动机的性能差，其功率覆盖 120~130 马力，最大扭矩覆盖 300~400N.m，是一款以小胜大的轻量化发动机，在替代传统平台标准蓝牌轻卡动力方面极具竞争优势。

此次与东风汽车股份的

深入合作，对于玉柴加速切换顶置发动机、再次引导内燃机行业技术革命具有非常重要的战略意义。

而在与东风汽车股份的匹配过程中，玉柴更是针对东风汽车股份新车型的特殊需求进行优化设计。例如目前前配装的 YCY24-60，按照车型实际需求，由原来的正时齿轮室前置改为了正时齿轮室后置，并且根据东风汽车股份车型的变速器、后桥、轮胎等动力链的配置特点，进行了量身定制的标定。

为了保障东风配套车辆在后续能够得到更好的服务保障，玉柴服务前置已全面

展开，玉柴全国核心服务站已完成国六维修能力培训，国六维修专用工具配置到位，后处理器除灰清洁中心也建成，并投入使用。

显然，玉柴和东风汽车股份的此次合作广度和深度都更进一步。双方针对新车型、国六机型进行精准开发、精准配套、精准应用、精准服务的全面战略合作关系。

值得依赖的 战略合作伙伴

玉柴是内燃机行业的常青树，也是一家坚守专做整车零部件供应商的独立发

动机制造商，总把最先进技术资源和产品资源与各战略合作伙伴共享，共同拓展国内及海外市场，让各战略合作伙伴能以最小的投入、最快捷的方式在最短的时间里实现产品升级，少走弯路，因此得到了以东风汽车股份为代表的许多战略合作伙伴的依赖。此次战略机型的深度合作，也只是玉柴和东风汽车股份战略升级的开始。据商用汽车新闻传媒记者了解到，东风汽车股份配装了玉柴 YCY30、YCS04、YCA07 发动机，同时 YCK05 大马力顶置凸轮轴四缸发动机，也将助力东风汽车股份进一步提升两轴极限车的份额。

短短时间，玉柴轻机以其信赖之名迈出了扎实的一步。这也得益于 Y24 柴油发动机技术源于 AVL 公司，严格按照欧洲概念设计和开发流程进行设计开发，集成了欧洲轻型发动机最先进技术成果，核心零部件全面配置国际顶级供应商，综合水平国际领先，跻身国际高端轻机产品梯队。这也必将成为国六轻机市场新标杆。

玉柴与合作伙伴以共创共赢的姿态，以为用户创造更大价值的理念，以打造行业新标杆、新风向为目标，去拥抱更好的未来。

企业直通车

比亚迪斩获德国首个纯电动大巴订单

本报讯 近日，比亚迪宣布，在德国斩获 22 辆 12 米纯电动大巴订单，此批订单来自德国鲁尔区公共交通运营商 BOGESTRA 公司。此举，标志着比亚迪正式进入德国市场，在位于全球汽车工业之巅的德国，作为全球最早拥有纯电动客车大规模商业化运营经验的领先车企，比亚迪将代表“中国创造”融合“欧洲质造”，向

世界传达公共交通电动化出行的全新理念。

此批订单，是继上月斩获匈牙利历史文化名城首个纯电动大巴订单后，比亚迪在欧洲再次迈出具有里程碑式的一步，成功开辟德国新市场。

22 辆纯电动大巴预计于 2020 年夏季交付，投入波鸿市 354 号线路、盖尔森基兴市 380 号线路以及赫恩地区运

营。此批大巴载客数高达 80 人，高性能兼长续航，单次充电后，在空调开启情况下行驶里程依然超过 200 公里。

波鸿市市长 Thomas Eiskirch 表示，“从波鸿的 Weitmar 到 Riemke 这段线路，如今能采用零排放公共交通方式出行，是我们对于环境保护迈出至关重要的第一步，同时也证明了运营商为该地区可持续发展所作的

承诺和义不容辞的责任。”

盖尔森基兴市长及 Bogestra 集团监事会主席 Frank Baranowski 补充说到，“这批纯电动大巴加入后，公司 10% 的公交车队将完成全面电动化，也使得 Bogestra 成为德国鲁尔大工业区倡导零排放公共交通的领先公交运营商。”

比亚迪欧洲有限责任公司总经理何一鹏表示，“赢得

这次重要的竞标，我感到非常荣幸。即使在德国品牌主导的市场，比亚迪仍能获得认可和青睐，并占据一席之地。比亚迪对于零排放公共交通的努力，将为该地空气质量带来革命性的变化，切实改善当地交通环境和出行条件，构建绿色低碳公共交通体系。在我看来，比亚迪大巴对当地环境质量的提升，比我们赢得本次订单更为重要。”

商 车

商用汽车新闻

昆仑山



海拔4700米的狂飙之旅

中国国际商用车高原巅峰挑战赛

CHINA INTERNATIONAL COMMERCIAL VEHICLE PLATEAU CHALLENGE

4700M

-35°C

