

# 从今天到未来， 解读汽车绿色节能动力前进之路



随着汽车产业的发展以及人们环保意识的抬头，节能的绿色动力已成为汽车发展的主流和消费者关注的热点。从今天到未来，对绿色动力的不断追求将在很长一段时间是各大车企的研发重点。在汽车绿色动力的前进道路上，也发展出现实派、混动派、电动派三大不同方向。

一份全球调查显示，近六成人士表示更愿意选择绿色环保的车型作为自己的座驾；而在中国，这个比例更高达70%。这足以证明，在环保越来越被普通消费者重视的今天，国人对汽车环保性能的高要求，也成为了汽车厂商加大对节能技术投入的动力。

## 最现实——CVT派：

以东风日产为代表，全车系大面积搭载CVT技术

虽然很多厂商都在积极开发新能源，但是由于技术不成熟等原因，目前最现实的做法还是对燃油车辆的机械性能优化。业内专家表示，“至少到2020年，95%的新车仍将配备常规的内燃机，所以如何优化传统汽车能效性是一个值得关注的问题。”

对于提升汽车能效性，变速箱是至关重要的环节。多年来，CVT无级变速器凭借着良好的经济性、动力性和驾驶平顺性，以及比普通自动变速箱省油15%的低排放优势，获得了诸多国内外汽车厂商的青睐，被认为是未来最优化的汽车变速器。

如今，众多汽车厂商针对CVT不断创新，CVT也展现出无可比拟的活力与前景。其中，将这项技术运用到极致的，非日产莫属。在中国，东风日产就继承了日产21年在CVT技术方面的优势，已然为中国消费者提供绿色节能的驾乘感受。

从2003年成立以来，东风日产就致力于对此项技术在中国的普及。早在2006年，东风日产就在轩逸上搭载了XTRONIC CVT，随后在全车系全面铺开，成功搭载在东风日产的天籁、楼兰、新TIIDA、奇骏、逍客、SUNNY阳光、骐威等热销车型上。2013年，在东风日产成立十周年之际，东风日产旗下超过90%以上的车型都搭载了XTRONIC CVT。

以配备在新世代天籁上的全新一代智能XTRONIC CVT无级变速器为例，它就以“多”、“快”、“好”、“省”四大特点，全面超越消费者期待。

“多”：XTRONIC CVT所搭载的ASC智能逻辑控制系统，提供1400种智能变速模式，能连续实现最适合的动力输出，完美应对2,000种真实路况，带来平顺自如的驾乘体验与良好的燃油经济性；XTRONIC CVT在东风日产的产品线上得到广泛应用，覆盖家轿和SUV、MPV等多种车型，也为消费者提供了更丰富的选择。

“快”：在东风日产新世代天籁上，搭载了最新一代的XTRONIC CVT。全新的滑轮及钢带设计，使它的变速范围扩大至7.0，等同于豪华车8AT变速箱的变速范围，能在第一时间完成变速，带给消费者0时差的真实加速反馈、0冲击的平顺加速体验、0滞后的快速起步和4000转的过弯快感。

“好”：诞生于1992年的日产CVT，至今已经走过了21个春秋，日产CVT技术不仅是全球CVT开发和生产领域的领头羊，更是CVT发展史上的翘楚，赢得了全球超过1,000万消费者的信赖。21年来，日产不遗余力地推动XTRONIC CVT的升级换代，为消费者带来高效可靠、极致顺畅的驾乘体验，引领变速器技术的时代变革。而东风日产成立十年以来，也不遗余力地向中国市场导入这项成熟、可靠的技术，累积销售XTRONIC CVT车型超过150万台，备受消费者好评。

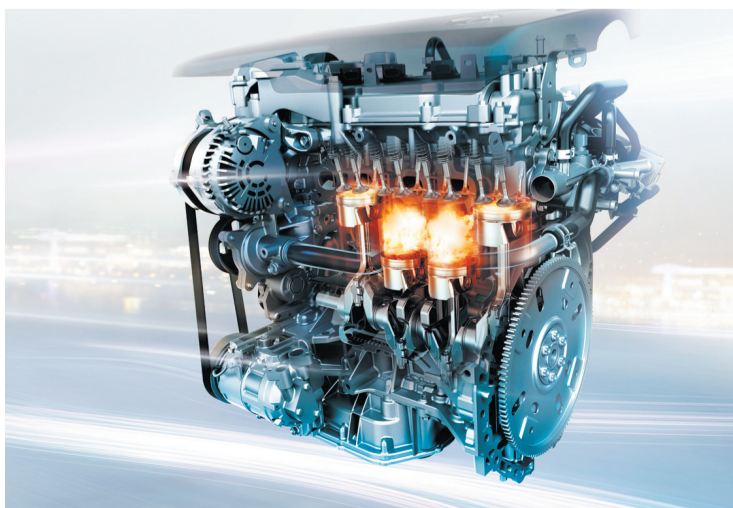
“省”：XTRONIC CVT通过改变滑轮的排列位置与距离，它减少40%摩擦阻力，大大提高了燃油经济性；其独有的CVT机油暖温器，能有效的降低机油黏度，减少能量的损失。数据显示，搭载了

XTRONIC CVT的汽车，比传统自动变速器节油15%左右，按照普通2.0L的AT汽车平均油耗每百公里8L，每年行驶1.5万公里算，东风日产150万台XTRONIC CVT车型每年节油超过2.7亿升，为消费者省去1400元/年的开支费用。

更值得一提的是，XTRONIC CVT还能有效减低碳排放量。数据显示，每节约1L汽油，CO<sub>2</sub>的排放量就减少2.7kg；而一棵成年大树一年所能吸收的CO<sub>2</sub>仅为18.3kg。按照XTRONIC CVT比普通自动变速器省油15%的比例来算，每车每年减少二氧化碳排放超过486千克，相当于种了26棵树；每年东风日产150万辆XTRONIC CVT车型的减排量相当于种下了超过3,983万棵树，等同于一大片森林。

在其他“派”还处于蹒跚起步的阶段，XTRONIC CVT的技术已经趋于完美。在汽车的节能动力技术没有大飞跃的情况之下，XTRONIC CVT必将成为未来很长一段时间内最现实、最合理的“节能”之选。

点评：最实用的，才是最好的。



## 最值得期待——混动节能流派： 以普锐斯为代表的混合动力车型

为了兼顾动力性与节能性，一部分主流车企选择了开发混合动力汽车，取得了不错的成绩，而丰田普锐斯可谓其中的代表。作为全球首款畅销混合动力车型，普锐斯在全球已拥有300多万的用户群体。

混合动力汽车(Hybrid Electrical Vehicle, 简称HEV)是指同时装备两种动力来源——热动力源(由传统的汽油机或者柴油机产生)与电力源(电池与电动机)的汽车。通过在混合动力汽车上使用电机，使得动力系统可以按照整车的实际运行工况要求灵活调控，而发动机保持在综合性能最佳的区域内工作，从而降低油耗与排放。

作为最早实现批量生产的混合动力车型，诞生于1997年的普锐斯也只有十多年的历史，在技术上也有不成熟的地方。同时，其偏高的购买成本也成为阻碍它进一步普及的最大原因：普锐斯低配版20万左右，相比于同价位的内燃机汽车来说，在性价比方面还亟待加强——混动汽车大面积普及还需要假以时日。

更有消息称，丰田原计划将第4代改良型“普锐斯”的部分生产放在美国本土进行，但因日本政府实施的经济政策导致日元持续走高，丰田公司将于近期做出决定，冻结“普锐斯”在美生产计划。

点评：当传统科技发展到极致而未来科技的实现却姗姗来迟时，“混动派”的机会来临了。

## 最终极——纯电动派： 面向未来的纯电动汽车， 多厂商已经初步尝试

很多汽车专家都认同，在可预见的未来，纯电动汽车是汽车的终极发展方向。但是介于新能源汽车市场的发展明显还有巨大的技术与市场障碍等待克服，纯电动技术的普及短期内比较困难。

目前多数厂商已经在纯电动的道路上进行了初步的试水，东风日产也属于其中的先行者。东风日产已经向中国引入了日产纯电动车聆风(LEAF)进行示范运营：在广州花都，不少市民已经率先“触电”，坐上了这款“原汁原味”的纯电动出租车。其旗下品牌启辰也于今年上海车展发布了V蓝战略，明确了启辰品牌在新能源方面的布局。在“V蓝战略”的指导下，启辰品牌的EV电动车e30也将逐步实现量产，并在2015年之前实现上市。2013年下半年，启辰首款EV量产车e30将开始在大连、广州等多个城市大规模示范运营。

在这三个流派中，只有纯电动车是真正意义上的零排放，潜力巨大。但是由于纯电动技术刚刚起步，还处于试验阶段，成本较高。在海外，日产聆风(LEAF)的售价为2.88万美元，合人民币17.6万元；而看上去小巧玲珑的雪弗兰增程式纯电动车沃兰达也是2.66万美元起步，合人民币16.2万元。并且，纯电动对充电站、充电桩等配套设施有很高的要求——谁也不想“吃着火锅唱着歌，陪着老婆开着车”的时候就没人抛锚了，所以短期内纯电动车在国内想要取得突破性发展，还是有非常大的困难。

点评：前景很美丽，路途尚遥远。

新能源，对于所有汽车人而言都是一个美丽的绿色的梦。有人已经开始了各种推倒重来的纯电动车的尝试，有人折中地找到了混合动力的方法。而对于切实可行的环保方式，当下还是买台搭载XTRONIC CVT的东风日产车型更现实。