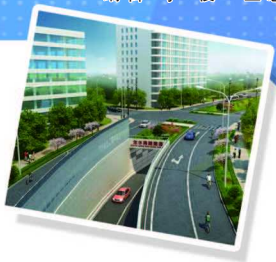


晨报记者 钟 晖

黄浦江底一条“蛟龙”将继续前进。记者从隧道股份城建设计集团了解到，目前暂时停工的龙水南路隧道等多个工程，局部区域的施工设计仍然在进行。设计方通过超前谋划、挂图作战、逐日更新、逐项协调，提前完成出图的全部流程，为项目的复工复产打下坚实基础。未来，这条隧道建成后，可实现徐汇滨江核心区与浦东前滩地区的直接联系，从徐汇到浦东行车有望缩至10分钟。



## 超前谋划、挂图作战，为项目复工复产夯实基础 龙水南路越江隧道等工程 疫情期局部施工设计提速

龙水南路隧道

疫情期局部施工设计不停  
为工程复工提早打下基础

龙水南路越江隧道，分南北两线穿越黄浦江。工程西起徐汇区的龙水南路、喜泰北路交叉口，其北线至浦东新区海阳西路、耀龙路交叉口，全长2.03公里。其南线至浦东新区高青西路、耀龙路交叉口，全长2.65公里。隧道主线设计速度为每小时40公里，双向四车道。

上海中心城区南部地区重要的越江通

道——龙水南路隧道未来建成后，对增强黄浦江南延伸段滨江两岸联系、分流上中路隧道的越江交通具有重要作用。

龙水南路越江隧道的重点服务区域为：浦东三林南部、前滩区域到上海南站、徐汇滨江、长桥等区域的中短距离交通，建成后可实现徐汇滨江核心区与浦东前滩地区的直接联系，优化黄浦江南段越江设施布局，均衡交通压力，增强两岸地区的交通便利性。

据城建设计集团介绍：“浦西段龙水南路周边多为成熟小区，且道路下管线众多。为了尽量减少对周边环境的影响，浦西段南北主线采用平面共线布置、上下叠层设计。线路采用单管双层超大直径盾构隧道穿越黄浦江。”

疫情期间，设计方仍马不停蹄加紧这项工程的浦东1号井、2

号井和浦西明挖段主体结构出图，为工程复工奠定基础。

此外，以龙水南路隧道为背景的上海市科委课题《软土地区零覆土大尺度无工作井盾构隧道关键技术研究》也同步开展，对浅覆土段结构纵向预紧和地层加固措施开展精细化研究，并将成果应用于实际施工图设计中，为复工后技术的推广应用创造条件。

北横通道新建一期等工程

相关设计任务已完成  
助工地复工后提效率

记者还从城建设计集团获悉，G228公路（上海浙江省界—老龙泉港以东，海湾路以东—南芦公路）新建工程，疫情前已进入道路、桥梁、排水、驳岸等主体工程的施工，目前暂时停工，但相关设计在持续进行，为复工做好了准备。

这项工程跨越金山、奉贤、浦东三区，

一级公路标准，设计车速每小时60至80公里，双向6快2慢的车道规模。

据设计方披露，疫情期间，尽管工地停工，但项目组一直处于线上工作状态，道路专业累计完成变更图53张，桥梁专业也正开展G228上跨S2高速、G1503高速跨线桥的设计变更工作，一旦复工即可实施，全力以赴确保竣工目标。

此外，隧道股份城建设计集团还完成了北横通道新建一期工程、漕宝路快速路新建工程、武宁路快速化改建工程等项目的相关设计任务，助力工地复工后能高效率、高质量地推进建设。



## 再刷浙赛最快圈速 迈锐宝 XL 有何神器

去年首次登陆浙赛的雪佛兰迈锐宝XL以1'54"168的单圈成绩，一举创造20万元内量产车新的最快圈速，成为浙赛圈速榜上该级别的王者。今年迈锐宝XL经过赛车化车身轻改装后再登浙赛，采用的依然是原厂动力，竟然刷出了惊人的1分45秒640的最快圈速，将单圈成绩提高近9秒。二度刷新浙赛圈速，并打破自己创造的纪录，是什么魔法让迈锐宝XL笑傲所有的20万内的量产车呢？不妨让我们来看看。

深藏在骨子里的运动基因

作为由赛车手创立的品牌，雪佛兰天生具有运动基因，一直以来雪佛兰的赛车叱咤各大赛场并获得诸多令人瞩目的成绩。雪佛兰不仅在NASCAR占有重要的一席，曾经41次赢得该赛事的年度厂商总冠军和30次车手总冠军，在勒芒24小时耐力赛、WTCC、美国印第500大奖赛也经常可以看见雪佛兰的身影。诞生于1964年的雪佛兰迈锐宝也在13年间拿下了25个赛事冠军。毫不夸张的说，赛车圈内的美系品牌中，雪佛兰就是领军人物。



2T9 黄金动力组合  
一骑绝尘制霸赛道

用一辆四门中型轿车没有经过任何改装，原厂出品的量产车型迈锐宝XL去跑赛道，雪佛兰最大的秘密武器就是“2T9”黄金动力组合，即通用汽车第八代Ecotec系列2.0T智能变缸涡轮增压发动机匹配9AT变速箱。这套动力组合以高效的动力输出让赛道上的迈锐宝XL具有优异的加速性能。

最负盛名的第八代Ecotec 2.0T智能可变缸涡轮增压发动机，其最大功率可以达到174千瓦，峰值扭矩350牛米，在强手如林的



2.0T阵列中一点不落下风。1500~4000转/分钟的峰值扭矩输出平台也证明了它绝不是“徒有其表”。NEDC综合工况下6.7升以及WLTC工况下7.2升的百公里油耗让迈锐宝XL在这个油价疯涨的时代做一个“无畏者”。

之所以这台2.0T发动机能输出如此强悍的动力并达到超低的油耗水平，离不开一大黑科技——Tripower可变气门管理技术。通过三段式滑动凸轮轴，发动机能智能的在“四缸澎湃”“四缸高效”“两缸畅行”模式下自如切换，它既可以带来震撼人心的扭矩输出，也能给你静如止水般的驾驶感受。另外，在这台发动机上，我们还看到了可变排量机油泵、带有电动放气阀的涡轮增压器、电控碳罐泵这样的装置。不得不说，在这台2.0T发动机的电气化方面，雪佛兰可真够下本的，这也是这台发动机可以做到性能与油耗兼具的主要原因。

迈锐宝XL采用的是通用汽车

首款9AT变速箱，和2.0T发动机一样，这款9AT变速箱也拥有众多的“黑科技”。首当其冲，便是7.6:1的宽泛速比。相比起传统的6AT自动变速器，这台9AT除了拥有更密集的换挡感受，还能在高速巡航状态下令发动机保持更低转速，时速95公里就可以切入9挡，这对于迈锐宝XL的燃油经济性的贡献是不可磨灭的。这台9AT变速器还使用了同轴设计，所有的齿轮以及曲轴都被排布在同一直线上，配合单向离合器，这台9AT变速器并不会比原先的6AT变速器占据更多的体积。除了能提供“顺滑如斯”的行驶感受，还能有“手起刀落”般的换挡响应，同时也能实现不错的耐用性。

全身装备精良  
不遗余力提升操控性

迈锐宝XL整车大量应用高强度钢，打造轻盈强韧的刚性车身，整备质量约在1.5吨左右，车身更轻盈，自然有助于车辆在赛道中获得

更好的操控表现。在悬架系统部分，迈锐宝XL使用的是前麦弗逊后四连杆的独立悬挂结构。从结构来看并不复杂，但在悬挂的细节上则花费了不少心思。在前悬架部分，使用了大量的轻量化材质，比如铝合金材质的转向节、铝合金液压衬套、中空前稳定杆以及高分子材料稳定杆连杆等，在保证车辆行驶安全之余，也尽可能的优化车辆在操控层面的表现。而在后悬挂部分，同样使用大量的高强度轻量化材质，最大化降低悬架重量以提升操控特性和转向的精准性，就连稳定杆也采用了空心设计。此外，迈锐宝XL还配备了Bosch博世智能集成制动系统、EPS电动随速助力转向系统、通用汽车专利技术的FNC制动盘以及马牌18吋超低滚阻轮胎，这些都使迈锐宝XL具有优秀的操控稳定性。因此，迈锐宝XL不仅可以做到“跑得快”还能做到“跑得稳”。这也是迈锐宝XL能够征服“浙赛”的主要原因。

雪佛兰品牌多年在赛事方面所积累的经验，使得底盘工程师团队把迈锐宝XL调教得恰到好处，刷圈因此成为了现实。作为一个源于赛道的汽车品牌，雪佛兰卓越的赛车基因、纯正的赛车血统百年间不断传承，迈锐宝从第一代到第九代，一直坚持创新，不断超越自我。操控乐趣得之不易，因为这需要动力总成、底盘、转向等多要素的完美匹配，也意味着要在多项技术领域进行有机融合。迈锐宝XL作为一款身长5米的中大型运动轿车，能以7秒破百，百公里综合油耗低至6.7L，确实属于不折不扣的实力派。（于大卫）