

# 2023智能汽车与用户体验 研享会成功举办

闻 言 培

近年来,随着科技发展的不断深入,科技创新产业已经成为了我国经济发展的重要支柱之一,也是我国在科技领域实现成果转化和应用的基础。在汽车领域,电动化和智能化已然成为了发展的重要趋势。无论是驱动形式、空间座舱、智慧生态乃至整个产业链都在“新四化”的浪潮之中产生出巨大的革新效应。在这场百年难遇的大变革之中,暗藏着哪些新思考、新机遇与新挑战呢?

6月30日下午,由新闻报社打造晨车说工作室主办的2023智能汽车与用户体验研享会在文新报业大厦43楼融媒体中心创新空间拉开帷幕。会议室里高朋满座,新闻报社总经理秦川、中移上研院人车家运营产品总监周翔、东昌集团发展研究院院长申延宾、上汽通用智能网联商业及市场化高级经理张海、上海蒸蒸日上文化传媒有限公司总经理刘辉以及30余家主流汽车品牌代表共聚一堂,一起深入探讨了当前汽车产业的热点重点话题,共同展望了未来行业变革趋势。

秦川在大会上致辞,“重启”是本场研享会的关键词。我们当前正处在一个大变革的时代,如何应对成了我们所有传统行业共同的话题。新闻晨报2023年1月1日元旦的第一个封面就以“重启”这两个大字作为开篇序幕。三年疫情时代之后,我们的生活重启了;经过这么多新媒体的挑战,媒体行业重启了;经过新势力的挑战,传统车企重启了。在这样一个全行业变革的时代,我们必须树立与时俱进,锐意进取,乐观面对意识和勇气。罗曼·罗兰曾经说过,世界上只有一种真正的英雄主义,那就是认清生活真相依旧热爱生活。”

正如秦川所言,新时代的列车向我们疾



驰而来,面对汽车智能化带来的新形势新挑战,各大车企正在积极的应对挑战,不断的推陈出新,营造了许多经典的案例以及创新的场景。刘辉表示:“新闻晨报作为上海最具代表性的都市媒体,我们正在顺应时代的趋势,通过对平台的数字化赋能,为客户带来更优质、更丰富、更多元的产品体验。”

近些年迎接汽车数字化跨域融合已然成为了智能座舱未来的发展方向,周翔先生也为现场来宾解读通信技术如何赋能汽车领域。“有数据显示,从2019年起,我国智能网联汽车市场步入发展快车道,年复合增长率约为26.1%。预计到2025年有望增长至2262亿元。”周翔说道:“5G作为重要的通讯载体,意义重大,特别是短延迟特性使实时通信不再是遥不可及,高可靠低时延业务,很

适合自动驾驶领域。与互联网“尽力而为”的数据传输方式不同,5G提供始终如一的低延时和高速率服务保障,这对安全性要求极高的无人驾驶意义重大。中国移动上海产业研究院通过5G、C-V2X、边缘计算等核心技术攻坚,从车路协同自动驾驶基础设施建设、核心平台研发、重点场景应用入手,落地了多个5G自动驾驶场景。”

众所周知,智能网联汽车将会是汽车产业当前的一个机遇和转折点。在这个风口上,上汽通用率先进入并在智能网联方向再加速。“自动驾驶会是下一个风口。在实现自动驾驶路上不只有V2X技术加持,OTA升级也成为车企逐渐追逐的技术。日前,上汽通用已经启动了多次大规模OTA升级,已经对旗下凯迪拉克、别克、雪佛兰这些品牌实现功能上的大幅提升。”张海还表示:“未来我们会

继续强化智能升级的实施能力和实施范围,不断增加一些用户看不见的板块升级,例如网关等与汽车有关系的模块。充分保证汽车的安全性。”

在圆桌论坛的自由交流阶段,秦川与各行业的大咖以及业内翘楚一同探讨了产业转型升级、智能发展、车市消费、技术应用等一系列当前热点问题进行了深入分析。现场气氛热烈,交流充分且有效,台下嘉宾更是收获满满。

作为时代的记录者,新闻晨报将一如既往为读者提供高质量的资讯服务;作为市场的瞭望者,我们始终关注着行业的动向,担当企业与消费者之间的桥梁。随着2023智能汽车与用户体验研享会的圆满落幕,未来新闻晨报还将围绕更多不同的领域展开深度探讨,敬请期待!



## 1.5T EVO II 兼顾环保和动力

# 上汽大众推出升级版黄金动力总成

尽管国内新能源汽车处于飞速发展之中,但截止目前,燃油车依旧占据了乘用车近70%的市场份额。燃油车的低碳化、环保化,对于双碳、交通减排等宏观目标依旧具备重要的意义。但在过去很长一段时间里,油耗和动力被认为是鱼和熊掌,燃油经济向的发动机往往动力羸弱,性能向的发动机又往往被称为“油老虎”,用户往往难以找到能够兼顾动力、油耗的发动机产品。

上汽大众是国内动力总成技术革新的领导者,曾率先引入德国大众TSI+DSG的黄金动力组合,成为国内车市动力总成变革趋势的先行者。当下业界巨变之中,在积极推出ID系列纯电产品之外,上汽大众又推出了1.5T EVO II净效发动机,为用户提供了兼顾油耗和动力的全新选择。

### 兼具性能与环保,实力再升级

从参数上来看,与此前的1.4T发动机相比,1.5TEVO II最大功率增长幅度达7.3%,从110kW提升至118kW,热效率也提升8.6%。最大扭矩的转速区间从1750~3000rpm提升到1750~4000rpm,车辆在高速行驶状态下的动力输出更加宽泛、充沛和持久。在动力表现更强的情况下,1.5T EVO II发动机还进一步降低了油耗和用户的使用成本,数据显示,和老款车型相比,新发动机的油耗下降8.6%。以搭载该发动机的途岳为例,新车WLTC油耗为5.93L/100km,和此前搭载1.4T发动机的老款车型相比,百公里油耗下降了0.56L。同时1.5T EVO II发动机还可以92号汽油,进一步降低了用户的使用成本。



### 引领行业,豪华技术再下沉

众多领先技术甚至越级技术的应用,是1.5TEVO II发动机能够兼顾油耗和动力的主要原因。1.5T EVO II机型的燃烧模型采用了EA888系列发动机同款的深度米勒循环,压缩比达到11.5。在深度米勒循环之下,发动机热效率更高,加上中置式VVT调节阀,从而实现少喷油、减少油耗,并降低氮氧化物排放。米勒循环是一个经济取向的燃烧模型,能够提高燃油经济性和环保性。为了给用户提供更兼顾性能和油耗的“黄金动力总成”,1.5T EVO II机型上采用了保时捷同款的可变截面涡轮技术(VTG)来增强性能。

这项技术结合了小惯量涡轮和大涡轮的优势,通过电子系统调整涡轮叶片角度,控制流过涡轮叶片的气体的流量和流速,从而控制涡轮的转速。通过叶片角度的调整,低转速

时可以降低涡轮迟滞,提高动力响应;高转速时,减小排气背压,更好利用排气能量,从而获得更强的动力表现。

目前1.5T EVO II主要应用在途岳、朗逸、途观L、途铠等主打家用、主流消费市场的车型上,VTG技术是首次在这一细分市场出现,也是一个远远越级的发动机技术配置。越级技术不仅仅只有VTG,为了满足性能和油耗,1.5T EVO II在气缸内采用了等离子涂层气缸壁,在保证硬度、耐腐蚀性和耐磨性的同时,还拥有更好的摩擦系数,降低发动机做功时的摩擦损耗,进而提升发动机效率。更好的散热性能,也有助于提升燃烧过程中的抗爆震能力,优化发动机性能。

除了应用越级技术之外,上汽大众还在1.5T EVO II上加入了更多智能化元素。在1.5T EVO II上,采用了智能热管理系统。发动机本身是一项精确利用热能的艺术,对化石燃料热能利用的更加充分,就意味着更低

的油耗和更强的动力。在智能热管理系统下,发动机可以对冷却系统的热量进行相对线性的控制。而在市面上大部分同级别的机型上,更多采用了石蜡节温器,是一种“分段式”控制,远没有这种电子控制来得精确和智能,效率自然也就更低。从上述几项亮点技术来看,为了给用户提供更兼顾油耗和动力的表现,上汽大众可谓“不遗余力”,多项越级的先进技术、智能技术的应用,是上汽大众对于“黄金动力总成”的一次升级。

2010年前后,大众率先普及TSI+DSG的黄金动力组合,在涡轮增压器的帮助下,2.0T以下的小排量发动机开始拥有媲美3.0L以上多缸自吸发动机的动力参数,在随后的10年里,涡轮增压发动机逐步成为中国车市的主流。如今1.5T EVO II发动机,开启了上汽大众“T动力”2.0时代,是对TSI+DSG的黄金动力组合的一次全面升级。根据上汽大众规划,这款全面的发动机将全面应用于朗逸、途岳、途观L三款车型,不仅以越级技术让用户享受到低成本、大动力的用车体验,其高效率、低油耗也推动了道路节能减排,为用户可持续生活的理念添砖加瓦。

(明月)

