

扎根中国 丰田混合动力进入收获期

本报记者 谢育辰

在过去的一年里,我国北方大范围地区遭受着雾霾的多次侵袭,即便在元旦期间,仍未能幸免。相关部门认定,迅速增长的机动车保有量成为大气污染的“元凶”之一。为了减少机动车尾气污染,我国早在2014年之前就确立以新能源汽车为主导的产业路线,不过,国家科技部863计划电动汽车重大科技专项特聘专家王秉刚认为,至今我国新能源汽车仍未进入快速发展期。

雾霾再次引发了外界对哪一种环保车的技术路径更适合的争论。在丰田相关人士看来,混合动力车型是更适合现阶段的环保车型。从市场角度出发,2016年前11个月,丰田的双擎车型在中国市场累计销售超过10万辆,在没有财政补贴的情况下,一举占据中国新能源汽车市场1/4的份额。从产业角度出发,混合动力车型并不需要颠覆现有的产业格局,与纯电动汽车相比,前者更具有大范围推广的优势。



一掷,外界甚至将其形容为丰田在中国最大的赌注。这一举措也彰显了丰田扎根中国市场的决心。

时钟转到2015年11月的广州车展,丰田两款战略车型混动版卡罗拉和雷凌正式上市,通过成熟的丰田中国研发中心本土化研发,国产油电混合双擎动力总成价格下探到13.98万元,和传统的1.8L汽油版车型相比价格一致。近期更有广州市政府将雷凌混动版纳入地方政府补贴范围,除了可以不用摇车牌还可以获得1万元的政府补贴。此外,天津市也将卡罗拉纳入免摇号获得天津牌的目录。多地政府的惠顾政策以及接地气的价格,让这两款车一经上市,销量相当可观,立刻出现了供不应求的场景,越来越多的消费者也在接受混合动力车型,可以说丰田在中国市场“赌赢”了。

混动车型占比10%

最新数据显示,我国2016年汽车产销均超2800万辆,连续8年蝉联全球第一。在平稳的增速下,我国汽车产业结构正在悄然发生变化,新能源汽车不仅成为政策的“宠儿”,也成为各大整车厂的发力目标,而丰田却“执拗”坚持混合动力研发,从第一辆国产普锐斯(PRIUS)的“惊艳业界”到如今双擎车型的供不应求,丰田的“执拗”或许更值得外界思考。

“如果网约车的政策能够全面放开,那么我就会选一辆丰田的卡罗拉双擎去做网约车工作。”一位潜在的双擎车主对《中国企业家》记者表示,这款车最吸引他的地方是省油和性价比高。据官方数据显示,卡罗拉双擎1.8L阿特金森循环发动机搭配E-CVT电子无级变速系统,在20—50公里/小时下,加速时间仅为3.1秒,而百公里油耗低至4.2升。此外,其高效发动机自身已经最大限度地减少了尾气排放,在单独依靠电动机行驶时,更进一步减少环境污染。

除了能够融合两个电机和发动机的E-CVT变速器,丰田的另

一黑科技在电池技术上。卡罗拉双擎的混合动力蓄电池是高功率的镍氢蓄电池,其使用寿命与整车相同,不用定期更换和特殊的维护,并设有安全保护装置,在受到外力撞击时能自动切断供电,确保安全。这是丰田混合动力车型能够获得市场认可的重要基础,质量可靠和稳定的声誉并未因混合动力车型而受损,在美国消费者报告中的可靠性测试中更是名列前茅。因此,丰田非常自信地对混合动力蓄电池推出了8年20万公里的超长保修政策。

在强大产品力的推动下,丰田在混合动力上的市场表现也逐渐驶入爆发期。丰田预计在2017年2月全球混合动力车型销量或突破1000万辆。从900万辆到1000万辆,丰田仅用了半年的时间,这意味着平均每两分钟就诞生5位混合动力车的车主。如今,混合动力车型已经占据丰田整体销量的10%,这个数字不仅让丰田成为目前全球汽车企业中新能源销量占比最高的企业,也宣告混合动力将不再是市场上的“小众者”。



由混动迈入全擎

“丰田的节能新能源战略是以混合动力作为核心的技术基础,从而发展PHEV(插电混合动力)、EV(电动汽车)以及FCV(燃料电池车)。”丰田汽车(中国)投资有限公司执行副总经理董长征这样对外界阐述丰田的新能源汽车发展路径。

细观2016年广州车展上的丰田展台,可以清楚地看到丰田已经研发出不同阶段的量产车型,甚至在氢能源上已经取得了阶段性进展,比如丰田氢燃料电池车“MIRAI”充氢时间仅需3分钟,续航里程可达600公里以上,行驶过程中的排放物只有水,如此极致的环保理念也被丰田视为终极环保技术。

此外,按照丰田中国相关负责人的说法,丰田将于2018年在中国市场推出外插电式混合动力版的卡罗拉和雷凌。丰田汽车研发中心将把国产油电混合双擎动力技术开发积淀的成果运用到国产外插电式混合动力的研发上,通过扩大电池的容量使其在EV模式下的续航里程得到大幅提升。如此一来,丰田开启了传统动力、PHEV、EV以及FCV的全擎模式。

无论是哪种路径,对于整车厂而言最困难的是市场推广,从普锐斯混合动力开始,丰田似乎行走在与其他主流车企不同的路线上。事实证明,丰田的务实是针对市场的考虑,而可靠的产品稳定性又为其提供了保证。正如丰田中国相关负责人所说,“丰田一旦推广燃料电池车,那么价钱一定是亲民,电池质量也绝对安全。”

“合抱之木,生于毫末;九层之台,起于累土;千里之行,始于足下。”丰田中国引用老子的名言诠释了自己的经营哲学——“脚踏实地,步步为营”。眼下,丰田的混合动力在中国市场已经进入收获期,全擎的“春天”似乎也不再遥远。

丰田的商业哲学

如果单从节能与环保的角度考虑,丰田在研发第一辆量产混合动力车型普锐斯之前,也面临着纯电动和油电混合动力之间的选择。最终,丰田坚持“不做能做的,而是做应该做的”品牌哲学,

选择了不介入外部设施和不改变用户使用习惯的前提下,将燃油经济性大幅度提升两倍的混合动力路线,这种哲学在以纯电动汽车为主导的中国市场更加难能可贵。

从2005年导入普锐斯开始,丰田推动混合技术国产化已有十余年。当年中国市场在混合动力方面完全空白,普锐斯国产化的推广难度可想而知。在培养用户使用习惯的同时,丰田一直在埋

头拼命降低成本,并且在2012年发布的首个自主战略——“云动计划”中确认建立常熟丰田研发中心,开始实现了混合动力国产化。对于跨国企业而言,丰田在我国混合动力上的投入可谓孤注