

本田：投石问路(案例) PDF转换可能丢失图片或格式，建议
阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/457/2021_2022__E6_9C_AC_E7_94_B0_EF_BC_9A_E6_c71_457975.htm “明年混动版思域的销量预期也就是几百辆。”东风本田内部人士透露说，除了卖给经销商的试驾车和政府形象用车外，真正进入市场销售的车并不多，因此，虽然混动版思域价格不菲，但是销售压力不大。显然，在原有汽油车平台上搭载混合动力系统的思域不过是本田新能源战略在中国的一个试探性开幕，其目的是用最经济的成本投石问路，而后再适时推出切合市场且具有商业化潜力的新能源武器。与在新能源领域已率先树立起技术先锋形象的通用、丰田相比，本田的这种新能源战略也许要低调且务实得多，因为它更看重新技术与成本之间的平衡，更懂得市场的需要在哪里，而不会盲目地追逐所谓的“尖端技术”。09战略“真正能达到人们理想预期的本田混合动力车将于2009年在中国推出。”本田技研广报部部长藤井隆行向本报透露，这款专供混合动力的全新车型比思域更小型、更便宜、更易于被消费者接受，目前有关的技术问题已经解决，接下来要做的就是降成本的努力。藤井隆行还详细阐述了本田对新能源技术的态度，他称混合动力适合相对较小的车型以及拥堵的交通状况，而柴油车更适合大型车及长途行驶，所以本田对1.8L以下排量的中小型车会搭载混合动力系统，而2.0L以上排量的车型则使用柴油系统。这正是本田与通用、丰田的不同。当通用、丰田为博一个“噱头”而把混合动力系统装载到大排量SUV车型上时，本田只考虑怎样做才能最大限度地发挥出技术的优势，并实现成本的最

佳控制。藤井隆行算了这样一笔账，如果说汽油的能量是100%，那么实际上汽车所能使用的只有30%，其中制动又会损耗掉10%的能量，这样一来，真正驱动汽车行驶的只有20%的能量。“油电混合动力最完美的状态就是把制动产生的10%消耗节省下来，但本田在这项技术开发的过程中，还会想方设法减少机械磨擦所产生的那70%消耗，包括车身轻量化和提高引擎效率等。”在本田技研工业株式会社中国本部部长兵后笃芳描绘的本田新能源战略地图上，混合动力还只是众多能源解决方案中的一种。“本田拥有天然气发动机、清洁柴油发动机、生物乙醇等多种成熟的新能源技术，这些技术正在世界其它地区进行试验性地销售，可以说，我们在新能源方面已经做好了充分的技术储备，只要市场时机成熟，相关的配套得到完善，本田随时都可以在中国开展这些业务。”兵后笃芳说。务实路线相对于通用、丰田的高举高打，始终以“小公司”自居的本田更愿意采用相对务实的技术和市场路线，它会根据不同国家的市场特点，采取不同的能源解决方案。在巴西，本田的清洁汽车是以生物乙醇为主；在日本和美国，本田将于明年率先推出氢燃料电池车；在欧洲，本田也推出了新一代的柴油发动机。而在中国，本田用混动版思域来切入中国市场也是一种务实的做法，可以省却很多的麻烦，比如可与汽油车实现共线生产，免去大笔重建生产线的开支，思域本身已具备了良好的品牌影响力和市场基础等等。与当初丰田普瑞斯赤膊上阵相比，本田已细致地做足了防御性的准备。“目前雅阁的清洁能源车型在美国搭载的仍是混合动力系统，但未来的方向会是更适用于大型车的柴油技术。”藤井告诉记者，在欧洲，雅阁早就有了

柴油版本，不过如果在中国实现商品化，本田还会有诸多的考虑，比如油品、当地政策等，所以究竟未来雅阁在中国投放的清洁能源车型会搭载混合动力系统还是柴油机，又或是技术优化的汽油机，还要看当时的市场情形再做判断，但是这些技术都会做好待命的准备。“混合动力也好，柴油也好，都只是一个过渡，本田认为二氧化碳排放为零的燃料电池才是新能源的最终解决方案。”兵后笃芳说。这不是一句空话，不久前，本田刚刚在洛杉矶车展上发布了首款接近量产的燃料电池车FCX，并计划于明年夏天开始在美国、日本市场以租赁的方式面世。曾先后试驾过两代本田燃料电池车的人会发现，与上一代相比，FCX的造型更加接近普通轿车，也没有了体积庞大的燃料电池组。驾驶中，起步有力，各项动力指标已经与汽油轿车相差无几。“当然，新能源开发利用的前提是将现有汽油能源的功效发挥到最高水平。”兵后笃芳表示，在对不同领域的新能源进行积极探索的同时，本田当前最理想的能源解决方案仍是对现有汽油机燃油效率的技术改进，因为这不需担心市场接受度的问题，而且对降低能耗的整体贡献会远远高于“曲高和寡”的新能源技术。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com