



中重型商用车燃料消耗限值标准制订在即产品多样化或成油耗检测难点

<http://www.firstlight.cn> 2010-07-05

2010年6月1日,工业和信息化部发布《中重型商用车燃料消耗量测量方法》征求意见稿(以下简称《方法》)。至此,自2007年5月即开始筹划制订的中重型商用车燃料消耗限值标准,迈出了具有实际意义的一步。

根据规定,对《方法》的征求意见阶段将于7月15日结束。记者在采访若干家卡车企业时了解到,行业普遍理解主管部门发布《方法》的初衷,支持在中重型商用车领域实施节能降耗的举措,并一致认为需加强对提高燃油经济性的研发工作。但他们同时也提出,中重型商用车作为汽车行业中比较特殊的子行业,将来其燃油消耗限值的出台应更多地考虑行业特点,更广泛地听取行业内的声音。

企业人士认为,《方法》针对不同车辆类别、运行条件不同而导致燃料消耗量差别较大的情况,将车辆分为半挂牵引车、自卸车、载货车、客车和城市客车五类;还设置了市区、公路、高速公路,三种工况进行比对。应该说,工信部《方法》比较科学、合理,更易操作。

中国重汽人士认为,《方法》本身不会存在多大争议。因为该《方法》的制订者来自企业和行业专家,这是比较、优化后得出的各方均可接受的测量方法。

同时,一些意见认为,中重型商用车燃料消耗限值出台后,企业的成本压力将加大。陕汽工程研究院产品验证所所长雷启明和上柴动力营销公司卡车部部长曹宗强表达了同样的观点,都认为将来标准制订后,可能成为强制性国标,企业出厂的产品必须进行转鼓台架试验,而国内拥有该项大型设备的企业及试验场寥寥无几。这样,拥有该设备的部门有可能水涨船高,增加检测费用。另外,产品出厂成本增加了,为了保证利润率,企业有可能将成本转嫁给终端市场。

雷启明说,限值成为国标后,油耗检测将像产品公告一样,检测合格后才允许销售。如此一来,将延长产品的上市周期,也会给企业带来不便。

曹宗强认为,中重型商用车多样化程度高,即使分为基本型和扩展型,在基本型中还存在因为应对不同用途、不用工况而存在的多种发动机与变速箱不同匹配的车型;存在前后桥速比、速率调整变化后的车型;存在厢高、厢长不同的车型等。如果要用一个统一的标准来测量油耗值,那是相当困难。他同时指出,即便“排除万难”

将所有车型一一进行了测量,市场反响也不一定好。他表示,如果非要制订,倒是在公路牵引车这类车型中推广。

江淮汽车重卡营销公司总经理王兵在接受记者采访时说,“乘用车燃料消耗限值之所以能够推行,是因为乘用车的用途和使用条件较单一,测量出的油耗值与实际发生值差距并不大,它是真实有效的。而中重型商用车则不然,不同的坡度;不同的风阻;不同的速度;不同的轮胎;不同的驾驶员;在山区拉煤的和在平原拉煤的;在公路跑运输的和在高速公路跑运输的,得出的油耗值都是千差万别,‘没个准’。如此一来,中重型商用车燃料消耗限值标准就不具备参考价值,市场认可度将较低。”

目前在世界范围内,只有日本制订了中重型商用车燃料消耗限值及测量方法。“日本的国土面积、地理地貌等与我国差异较大。因此,在横向对比时,我国中重型商用车一般以欧洲、北美产品的使用条件为参考对象,其运距与道路标准与我国相仿。”曹宗强介绍说。

“欧洲重型商用车行业领先我国几十年,虽然其历史上也曾出现过几次制订油耗限值标准的呼声,但都无果而终。我想并非他们的能力、技术水平达不到,而是认为意义不大。”欧洲领先的重型商用车制造企业——曼恩(MAN)商用车企业管理有限公司的专家屈立新表示,在欧洲中重型商用车行业,惯用的评价整车性能的硬性指标是评测其发动机的“比油耗”;进一步,也可以以动力单元来评定。通过动力单元的评测,便可较客观地限定燃油消耗量水平。

[存档文本](#)