

“推广应用柴油乘用车已经成为一个全球趋势。在欧洲,柴油乘用车占比超过50%;在美国,柴油乘用车占比也接近15%;在韩国,柴油乘用车的发展速度更是惊人,从5年前的1%发展到现在的27.5%。”

“三大优势决定了柴油乘用车在中国市场巨大的发展潜力:一是油耗低,二是排放低,三是动力强。”

“我们有理由相信,在全球最大的汽车生产国和汽车消费国,柴油乘用车一定会获得快速发展。”

## 王伟良: “我看好柴油乘用车在中国的前景”

文/本刊记者 马骏

2012年9月11日,第十一届中国国际内燃机及零部件展览会(Engine China 2012)在北京国家会议中心隆重开幕,博世汽车柴油系统股份有限公司携旗下高压共轨系统、尾气后处理系统以及柴油发动机检测设备等一系列清洁柴油技术亮相本次展会。

此次博世展示的共轨系统一共三款:适用于乘用车和轻型商用车的CRS1-16和CRS2-16,适用于中重型商用车的CRSN3-18。据博世技术人员介绍,CRS1-16是一款针对中国市场量身定制的本土化创新产品,属于经济型共轨系统;而CRS2-16及CRSN3-18则基于博世全球化平台研发,CRS2-16在满足国IV排放标准的多数车辆中已经得到广泛应用,CRSN3-18则通过高压泵和针对中国市场特别研发的喷油器,可实现更高的喷射系统压力。

作为专注于乘用车后市场的专业媒体,本刊记者对博世针对乘用车和轻型商用车推出的两款柴油共轨系统给予了格外关注,并在参观后采访了刚于2012年8月8日履新的博世柴油系统事业部中国区总裁兼博世汽车柴油系统股份有限公司总经理

王伟良,请他就清洁柴油技术的发展现状以及柴油乘用车在国内的应用前景等问题发表了看法。

对于清洁柴油技术在中国的发展现状,王伟良表示,通过持续的创新和本土化进程的推动,博世能为中国客户提供量身定制的解决方案,以满足汽车在节能减排及提高产品性能等各方面的需求。谈到乘用车柴油化问题,王伟良说:“我看好柴油乘用车在中国的发展前景。作为全球最大的汽车消费国和生产国,中国的柴油乘用车发展空间巨大。博世汽车柴油系统股份有限公司的全线解决方案,将进一步助力国内柴油车应对国IV及以上标准的升级换代。”

### 技术优势

记者:博世在本次展会上针对乘用车推出了两款柴油共轨系统CRS1-16和CRS2-16,是否表明贵公司对于柴油乘用车在国内的推广与应用格外重视?近些年,柴油发动机技术的发展日新月异,但相关新技术、新产品却大多被应用到商用车而非乘用车上,柴油乘用车可谓寥寥无几。您认为这一现状有无改变可能?需要多久?

王伟良:从全球范围看,柴油乘用车已经成为一个主流趋势。在欧洲,柴油乘用车占比超过50%;在美国,柴油乘用车占比也接近15%;而在韩国,柴油乘用车的发展速度更是惊人,从5年前约1%的份额发展到现在的27.5%;日本也在大力推动柴油乘用车的应用。总之,柴油乘用车已经成为汽车工业不可或缺的重要组成部分。

作为全球最大的汽车消费国和汽车生产国,我们有理由相信,柴油乘用车在中



博世柴油系统中国区总裁兼博世汽车柴油系统股份有限公司总经理 王伟良

国一定能获得快速发展。具体来说,柴油乘用车的三大优势决定了其强大的发展潜力:一是油耗低,相比汽油车省油30%;二是排放低,柴油乘用车的CO<sub>2</sub>排放相比汽油车低25%~30%;三是动力强,与汽油发动机相比,柴油发动机在较低转速时便可获得较强的动力输出。

就目前而言,柴油乘用车在中国的推广应用还需要一个过程,它不仅需要发动机技术的发展与进步,还需要其他汽车技术协同发展与共同进步。比如,技术方面,大家在博世展台看到的两款针对乘用车的柴油共轨系统CRS1-16和CRS2-16,它们只是柴油乘用车技术的一个局部。柴油乘用车整体技术的提高,还需要与其匹配的发动机以及整车型号的技术推动。当前,国内柴油乘用车的相关技术还处在发展进程中,这个进程不仅需要博世这样的零部件企业提供先进的燃油系统,还需要发动机厂推动乘用车柴油发动机技术的发展,需要整车厂针对不同车型进行匹配开发。此外,国内市场客观存在的油品和油供应问题,也是制约柴油乘用车发展的重要因素。

至于当前市场上柴油乘用车寥寥无几的现状需要多久才能有所改观,我认为这依赖于基础条件、市场大环境等多方因素的共同推动,目前很难断言这个进程的长短。但我相信,2015年后中国的柴油乘用车一定会突破15%这一占比。

## 发展瓶颈

记者:有人认为,在国内推广柴油乘用车的瓶颈不是技术问题而是产油比例问题,您是否认同这种观点?您认为制约柴油乘用车发展的主要障碍是什么?

王伟良:最近10余年,汽车工业在国内获得了高速发展,可以说汽车已经走进千家万户。汽车普及的关键原因是什么?——是不断降低的成本。同样,柴油动力若想在乘用车上获得普遍应用,成熟的技术、不断降低的成本是必要的前提。

从短期来看,制约柴油乘用车发展的主要影响有两点:一是油品质量问题——这

是一个客观问题;二是油品短缺问题——这两年在中部地区,在某些季节,会出现短时的“柴油荒”。但从中长期来看,这两个问题会逐步得到解决。对于油品质量问题,我认为随着中国进一步走向国际化,鉴于节能减排这一当务之急,国家肯定会出台措施解决。而对于油品短缺问题,一是该问题并不普遍存在,二是可以通过调整成品油的进口比重来解决。因此,以上问题实质上并不是制约柴油乘用车发展的真正瓶颈。

有人认为,推广柴油乘用车的瓶颈不是技术问题,对此我不敢苟同。我认为,发展柴油乘用车实际还是一个技术问题,一个怎么让柴油技术真正实现高端、环保、清洁、舒适的问题。总的来说,国内柴油发动机的技术还需要不断提升,需要在产品质量、技术设计和舒适性等方面不断完善。

## 清洁排放

记者:提到柴油汽车,大家总会诟病其排放的浓浓黑烟,而博世一直在倡导清洁柴油技术,请问这一技术目前能达到怎样的“清洁”程度?

王伟良:以往提到柴油汽车,人们总会想起浓烟滚滚,大家诟病其排放问题也就不足为怪了。汽车尾气排放对人体是有害的,这毫无疑问。为什么世界各国在大力推动并提高排放标准,并且通过立法的形式来强化相关标准的实施?因为排放是个社会问题,是个涉及公众利益的社会问题。公众利益只能通过政府来解决,以政府立法的形式来强制推行,只有这样才能把排放标准提高并施行下去。

发展清洁柴油技术是博世长期重视并持之以恒的重点工作。本次展会上,博世除了展示三款共轨系统,还推出了为新兴市场量身定制的商用车尾气后处理系统Denoxtronic 6.5,该系统能够帮助商用车满足国IV及以上的排放标准中对NO<sub>x</sub>的减排要求。这些技术能达到怎样的“清洁”程度?在实施国IV以后,博世清洁排放技术可以将颗粒排放降低87.5%,将来还能降到更低。

## 切身感受

记者:您的座驾是柴油动力吗?如果是,能否谈谈切身感受?

王伟良:我从2003年开始驾驶柴油乘用车。2003年,我买了一辆奥迪2.5L排量的柴油车,该车的柴油发动机采用泵喷嘴而非现在的共轨系统;之后我换了一辆奥迪A6共轨柴油乘用车;再之后我又换了一辆宝马X5;现在开的则是一辆奔驰欧V的AdBlue。

我喜欢驾驶动力比较强劲、提速迅速灵敏的乘用车,所以我对柴油乘用车的驾驶感受非常满意。柴油车和汽油车购车成本差不多,按照现在的消费水平,我认为国内消费者购买柴油车已不是问题,建议大家可以去体会一下。

## 本土化目标

记者:自1927年博世成功研发的首个柴油喷射泵成功投产后,“博世”二字就与柴油领域的重要技术革新紧密相连。您能否谈谈博世汽车柴油系统股份有限公司在中国市场的发展目标?

王伟良:博世在柴油机领域一直追求技术进步与产品创新。1997年,博世柴油机共轨系统推动清洁柴油技术的革新,使柴油车进入了“经济、清洁、动力强劲”的全新时代。2010年,博世共轨系统在全球的年销量达900万套,预计2013年将提高至1200万套。

博世汽车柴油系统股份有限公司长期致力于清洁柴油技术在中国的发展,通过成立柴油技术中心、开发本地化产品以更好地服务于本地客户。未来,博世汽车柴油系统股份有限公司将持续推进清洁柴油技术的本土化进程,致力于实现更加严格的节能减排标准。中国汽车产业正在逐步向节能环保的方向转型,博世将持续推进清洁柴油技术在中国的应用,致力于国家节能减排目标的实现。我可以自豪地宣布,无论在商用车领域,还是在乘用车领域,博世已经为机动车国IV排放标准在2013年的实施做好了全面准备。M