

特斯拉“狂暴”且带“自杀”功能

从目前来看,纯电动汽车的普及无疑是机动车的发展趋势。特斯拉是目前笔者试驾过的电动车中最像那么回事的,也是最有科技感,贴近未来的车。500多公里的续航里程已然媲美燃油汽车,自动驾驶是它最大的亮点,同时它还有着超跑的速度,百公里加速仅2.9秒,这就是特斯拉Model S P90D,在安静中狂躁着。

青年报 孙臣



比肩超跑的晕眩感

特斯拉Model S P90D车型,性能、续航能力方面都推向了更高的极致。虽然在外观上它跟之前的车型对比没什么变化,但做工精细度上了一个台阶,而且新增了自动驾驶模式,还能在狂暴模式下体验比肩超跑的速度。

这次试驾的车辆选装了21英寸的轮圈,与之配套的是扁平比非常低的轮胎。超大的轮圈配合这台线条优美的轿跑车无疑非常养眼,不过考虑到超低扁平比的轮胎的特性,如果遇到糟糕的路况一方面影响减震舒适性,另外轮胎也更容易出现鼓包或破损,在过减速带的时候一定要慢行,速度稍快就可能爆胎的危险,毕竟胎壁太薄了。

再说它的内饰和系统,那块大大的显示屏是笔者最喜欢的,同时搭载着最新的OTA 7.1系统,车主再开着特斯拉Model S进入停车场,只需要很简单地通过中控台大尺寸的触摸屏开启自动泊车功能,车辆就可以自动识别车辆旁边的垂直车位,把车辆自动停到车位里。

此外,升级7.1系统的特斯拉一种智能保险丝,能够更精准地掌握“自杀”的时间点。它可不是根简单的金属丝,是配了微型锂电池和电路的高富帅保险丝哦。这种更精准地控制保险丝熔断,带来的好处就是,可以让电池进一步逼近输出极限,还能保证电池组的安全。换句话说,就是让“压榨电流”变得更容易。

更大电流输出能带来更快的加速。在狂暴模式下,电池组输出的电流从之前1300安培提升到了1500安培。特斯拉还把电池组外包装的材质从钢换成了镍铬钛合金,帮助电池组在更高电流输出时更好降温。正是这些变化为狂暴模式带来1.1G的加速度,比你跳楼都快。如果你想体会这种加速度,只要坐进P90D的驾驶位,把系统调到狂暴模式,绝对能够让你体会什么是吓尿的感觉。

特斯拉还带了一个“自杀”功能,因为目前消费者对纯电动车的电池安全性还是很担忧,特斯拉也非常重视这点,所以这次在现有Model S的电池组上,都配有保护电池安全的保险丝。当电流过大时,保险丝就把自己干掉,来保护电池,避免过热着火。就跟我们小时候家里烧保险丝跳闸断电一样。

马斯克说特斯拉将研发出还快的加速度,仅需5000美元。另一方面,马斯克在努力降低用户接受这种独特用户体验的门槛。这个门槛不仅仅是价格,也是续航里程。从Model S发布第一天起,它就在技术层面,很大程度上解决了之前那些纯电动车的续航里程问题,解决了用户的里程焦虑。

即将在北京车展亮相的Model X也是特斯拉进军中国的又一战略步伐,同时还有更低级别的Model 3也将带给中国消费者,不断降低门槛的特斯拉正在逐步抓住消费者的目光。马斯克预计特斯拉能在2020年开始盈利,也许这个计划还会被提前,目前特斯拉的发展势头良好,非常值得中国自主品牌在纯电动领域借鉴。

电池组能“自杀”跳闸

马斯克说特斯拉将研发出还快的加速度,仅需5000美元。另一方面,马斯克在努力降低用户接受这种独特用户体验的门槛。这个门槛不仅仅是价格,也是续航里程。从Model S发布第一天起,它就在技术层面,很大程度上解决了之前那些纯电动车的续航里程问题,解决了用户的里程焦虑。

特斯拉玩的不是环保

目前,选择特斯拉的消费者并不是因为它环保,而是因为它独特的驾驶体验。无论是现在的Model S系列还是将要重新推出的Roadster车型都给消费者全新的体验模式,能带来传统汽油车所无法提供的体验。狂暴模式也并非P90D独享,已经买了P85D的用户不用换车,可以购买升级包一样享受比跳楼

还快的加速度,仅需5000美元。另一方面,马斯克在努力降低用户接受这种独特用户体验的门槛。这个门槛不仅仅是价格,也是续航里程。从Model S发布第一天起,它就在技术层面,很大程度上解决了之前那些纯电动车的续航里程问题,解决了用户的里程焦虑。即将在北京车展亮相的

■资讯

斯柯达电动概念车 闪亮日内瓦车展

青年报 程元辉

本报讯 斯柯达品牌继续推进增长战略,近年来大规模丰富和更新了各种车型,现在SUV车型又将得到提升。即将亮相的斯柯达VisionS概念车,代表了斯柯达SUV车型设计语言的发展方向。同时,斯柯达还将通过这款概念车展示最重要的新技术。另外斯柯达Octavia RS 4x4、搭载双离合自动变速器的斯柯达Octavia G-TEC和斯柯达Fabia旅行跨界版也将在日内瓦湖畔展出。

斯柯达VisionS概念车采用斯柯达品牌的最新设计语言,并将之恰当地应用到SUV车型:设计风格明显带有立体主义的影响和波西米亚水晶工艺的传统。线条精准、犀利、干净利落,车身协调的光影交织、配合典型的冰岛绿,令这款车格外引人注目。

斯柯达VisionS轴距2.79米,长宽高分别为4.7米、1.91米和1.68米。基于大众汽车集团的横置发动机模块技术,斯柯达开发出品牌的第一款三

排、六座椅的车型。这款概念车的另一大亮点是混合动力:展车的动力达到165千瓦(225马力),0到100公里所需的加速时间为7.4秒,最高时速200公里。百公里的油耗仅仅1.9升,相当于每公里二氧化碳排放45克。在纯电动模式下,斯柯达VisionS可行驶50公里,混合动力下的续航里程达1000公里。

概念车搭载了1.4 TSI发动机,功率115千瓦(156马力),扭矩250 Nm。这台内燃发动机与一台电动机一起工作,电动机可提供40千瓦不间断动力,最大扭矩220 Nm,结合一台六速双离合自动变速器(DSG),完成前轮驱动。在车辆后部,搭载了第二台电动机,功率80千瓦,扭矩270 Nm,独立进行后轮驱动。这台电动机工作,意味着车辆获得了一个智能的四轮驱动系统。三台发动机非常高效、灵活地协同工作:斯柯达VisionS驾驶者可以方便地选择不同的模式,无论是纯电动模式或充电模式,始终都以实现最高效率为目标。搭载的12.4 kWh锂电池装置在后轴的前部。



谷歌承认无人驾驶汽车闯祸

美国谷歌公司日前承认,当月早些时候发生的一起车辆剐蹭事件中,该企业的一辆自动驾驶汽车“负有一些责任”。

谷歌去年11月曾声称,自动驾驶项目启动6年来,测试车辆以自动和手动驾驶方式累计行驶320万公里,遭遇17起轻微车祸,均不是由测试车辆引起。

此次自动驾驶汽车“闯祸”发生在2月14日,现场距位于硅谷城市芒廷维尤的谷歌总部不远。涉事自动驾驶汽车由运动型多功能车改装而成。这辆汽车当时为了躲避路边下水道入口处堆积的沙袋,先停车、再启动,偏向内侧车道,接着撞上一辆公交客车的侧面,不过当时两车速度均很低。

谷歌解释说,自动驾驶汽

车当时判断自身车头超出公交车,对方“理应”停车避让。剐蹭发生时,无人驾驶车时速约3.2公里,公交车时速24公里。

谷歌在一份书面声明中说,自动驾驶汽车“误判”类似于驾车人“误判”。

然而,持怀疑态度的人士认为,自动驾驶技术至少现阶段依然不成熟,无法与驾车人对交通状况诸多因素、特别是突发事件的综合判断相比。

受剐蹭事件促动,谷歌称已审核大量相关变量数据,继而对运行程序软件作出调整,以反映“一种更为深切的理,即公交车等大型车辆与其他类型的车辆相比,不太可能避让我们”。

谷歌一直推动监管部门和立法机构允许更为广泛地测试和应用自动驾驶技术。而一些业界分析师推断,自动驾驶汽车“闯祸”可能妨碍谷歌的努力。

自动驾驶作为一项新技术,是汽车行业当今“热点”。但监管和立法者强调,在创新中,确保人身安全是先决条件。据新华社电