

回故地 金贵要在旧主身上拿分

青年报记者 蔡创

本报讯 瓜林因伤缺阵，徐友刚和丛震被国家队征调，申花带着27名队员北上挑战联赛排名第二山东鲁能。今天，面对鲁能誓要取胜夺取半程冠军的决心，吴金贵自然不希望就此轻易成为垫脚石。

重回故地，土帅对决

对于山东，对于鲁能，吴金贵一定不会感到陌生。

六年之前，足协还没有推行U23新政，但荷兰人滕卡特的青春风暴给鲁能球迷留下深刻印象，不过在多场比赛中，球队总是得势不得分，终于有了保级危险的鲁能高层还是无奈让滕卡特下课，接替他的正是本土教头吴金贵。

吴金贵到队接手之后，调整了球队的思路，稳扎稳打，最终带领鲁能在客场，依靠当时老将杜威的进球1:1战平申鑫，赛季成功保级。除了帮助鲁能完成保级任务之外，吴金贵还帮球队运作了安蒂奇执教鲁能，并推荐签约后来为鲁能足协杯夺冠立下战功的“大白”麦克格文。这也让不少山东球迷至今也没有忘记吴金贵。

此番重回故地，面对热情的球迷和熟悉的环境，吴金贵同样是感慨良多：“回到这座熟悉的城市，感觉一切都很熟悉，在济南见到了很多老朋友，2012年到2014年年初一直在这里工作，因此这次再度回来感觉特别高兴，在山东工作期间，受到各方面照顾，印象很深。”

不过吴金贵此次来到山东绝不

仅仅是来叙旧的，去年联赛做客鲁能大球场，申花的记忆并不美好，遭遇了一场0:5的惨败，不过当时的主帅还是波耶特，鲁能的教练则是马加特。而这一次，不仅是两支球队的较量，更是吴金贵和李霄鹏这两位本土教练的斗法。

“我们中国教练还是有信心的，还是有比较先进和与时俱进的东西的，不要总是觉得外国人就做得好，其实我们要有信心，中国足球要提高，最关键的还得依靠我们自己人。”在此前的采访中关于土帅和洋帅的区别，吴金贵曾如是说道。

“山东鲁能这个赛季打得非常好，球队非常顺，可以看见李霄鹏对这支队伍调教有方，使得球队有了很大的提高。”吴金贵说道。

政策调整，培养新人决心不变

刚刚在周末经历一场京沪大战，仅仅调整了三天，球队便乘坐高铁北上山东挑战鲁能，密集的赛程再加上炎热的天气，这对于球队的体能是一个考验。

“这周是一周双赛，球队做了积极的准备，这两天一直在基地为比赛做准备工作。”

近来济南气候十分炎热，场馆的饮用水价格也被调高至原来的三倍，而申花与鲁能的比赛又被安排在下午6点举行，如何应对炎热的高温？在柏佳骏看来需要依靠意志品质，“一周双赛对两个队而言都很疲劳，明天的比赛考验的是谁对胜利更加渴望、谁的意志品质更强一些，谁就能获得最后的胜利。”



目前摆在申花面前的难题依然是伤病。

上轮比赛中受伤的瓜林已经去医院做了检查，有轻微的拉伤，现在正在做积极的治疗，预计要三周的时间康复，此番并没有随队前往济南。因此本场比赛罗梅罗将迎来出场，而莫雷诺将顶替瓜林出任后腰的位置。对于申花来说，客场如果能够带回一分，是完全可以接受的，因此本场比赛吴金贵肯定要提前做好防守，尤其是做好对于佩莱的盯防，然后利用登巴巴在反击中寻求机会。

“鲁能是一支非常稳健的球队，同时也是目前中超里面防守做得最好的球队之一。往往能够在非常困难情况下取得进球，可以说是一支非常有特点的球队。”吴金贵点评道。

此外，本场比赛也是亚运版U23新政实施之后的首场比赛，申花方面

有徐友刚和丛震两名队员得到了国家队的征调，而鲁能则多达五人，因此两队都可以在派上一名首发U23队员之后，不用再换上其他的小队员。这样一来，像毛剑卿、张璐等原本那些具备实力的替补球员将重新迎来上场机会。

不过吴金贵表示，球队培养年轻队员的决心并不会因为政策的调整而改变，“对我们来说，这个政策只需要一名年轻队员首发，但是不仅仅是形式上，不管有没有这样的限制，我们都会把锻炼年轻球员作为一个目标，还是会给年轻队员出场的时间。”

这样一来，像周俊辰、刘若钊和朱辰杰等年轻队员，或许依然有希望在政策保护之外，继续迎来自己的出场机会。

上汽通用发动机技术升级 “单缸效率优化”引领趋势

小排量发动机是未来的趋势，三缸机阵营不断扩大，产品布局从小型车、中型车到中大型车，从轿车、SUV到MPV，从豪华品牌、合资品牌到自主品牌，覆盖各大主流细分市场。在权威性的“国际引擎年度大奖”十佳评选中，三缸发动机从2015年至今，已经包揽了1.8L及以下排量的所有奖席。实践证明技术进步的标志不是缸数，而是单缸效率。上汽通用新一代1.0T/1.3T Ecotec双喷射涡轮增压发动机在经历了重重考验，实现“单缸效率优化”。

前瞻市场开创未来

从某种角度解读，汽车发展史也是一个缸数不断减少的历史，从12缸到8缸，从6缸到4缸，再到3缸，缸数减少的背后要求技术含量不断提升，提高性能并减少油耗及排放。

在满足整机性能需求的前提下，发动机热效率的提升，是内燃机设计工作者追求的目标，而单缸排量对于发动机性能和油耗的平衡尤为关键。经过理论分析和试验验证，对于目前中国市场1.0-1.5L主流排量，选择单缸排量0.33-0.5L的三缸发动机，是理想选择。

过小的单缸排量使得燃烧室面容比增大，导致热损失加大，发动机热效率明显降低。过大的单缸排量使得火焰传播距离加长，容易引发爆震，导致发动机热效率无明显改进甚至下降。所以根据整车实际的性能需求，选择合理的单缸排量并进行优化，是正向设计的必由之路。

节能减排”是汽车行业发展

的趋势，也是消费者在选车、用车时日益成熟理性的需求。在排放法案严苛要求和消费价值观向环保转变的双重背景下，涡轮增压之后，以三缸为代表的发动机“小型化”、“合理精简”成为内燃机发展的新趋势。

上汽通用汽车别克品牌在去年10月上市的新英朗、阅朗以及GL6上，全面搭载通用汽车基于全新架构开发的全新一代1.0T/1.3T Ecotec双喷射涡轮增压发动机，可以说是目前国内对于三缸技术布局坚决的主流合资品牌。

技术升级“单缸效率优化”

经过理论分析和试验验证，对于目前中国市场1.0-1.5L主流排量，选择单缸排量0.33-0.5L的三缸发动机，是理想选择。全新一代Ecotec系列发动机，基于0.33L和0.45L单缸排量，通过发动机燃烧与架构的优化，1.0T和1.3T发动机2000rpm&2bar燃油消耗率仅366和355g/kwh，在行业内处于领先地位。

基于单缸最优理念，上汽通

用还将推出全新一代CSS发动机系列，其中2.0T发动机将率先运用于凯迪拉克全新车型XT4上。与此同时，三缸机相比四缸机还有很多优势，比如说摩擦功，以上汽通用新一代Ecotec系列发动机为例，三缸机比四缸机降低了不少。三缸机的另一个典型优势，是没有了四缸机的排气干扰现象。三缸机240度的点火间隔可以避免排气干扰，最大程度地利用排气脉冲能量，进而实现更高的低速性能和更快的涡轮增压响应。可以看到，Ecotec系列发动机的瞬态扭矩响应大幅提升，相比四缸机改善了不少。

在全新一代1.0T/1.3T双喷射涡轮增压发动机的设计开发上，上汽通用汽车并非简单的“4-1”，而是大量采用领先动力科技，以达到发动机动力性和燃油经济性的理想平衡。其中不乏众多首创技术，如它的DPI智能单缸双喷射燃烧系统在全球范围内刚应用在增压发动机上。

智能制造质量保证

这两款发动机依托上汽通



用汽车行业标杆级智能制造实力，主要包括：在国内动力总成制造领域应用的数字化工作平台和虚拟仿真技术，提升工艺开发的质量和效率；使用包括MES制造执行系统、三缸机高精度动平衡控制加工策略、全球一流高精度五轴加工中心、智能机器人等国际领先的智能制造系统，加工线自动化率非常高；创新性地应用远程诊断与设备状态智能监控系统，充分预测并规避产品制造质量风险（例如发动机关键零部件精确追溯，如每个活塞都有单独的二维码可精准追溯源头）。

从设计到制造的全方位技术升级，从汇聚全球优势资源开发到全球供应链和世界领先智能制造的品质保障，别克全新一代1.0T/1.3T双喷射涡轮增压发动机不仅突破了制约三缸机发展的振动、噪音等瓶颈，突出展现了高性能、高可靠、高科技以及低油耗、低排放、低重量的鲜明优势，并且进一步降低了消费者的购买投入与使用成本。搭载新一代三缸机的别克车型自2017年第四季度相继上市，截至今年6月市场销售超过28万辆，反映出今天的消费者对小排量三缸发动机已有了越来越多的接受和认可。