

品牌焕芯“国六”上新 老“锡柴”迈上新征程

本报讯(晚报记者 汪自力)光影炫彩,奔腾的引擎在绿色的竹林间轰鸣。26日晚,一场震撼中国汽车制造业的“大戏”在无锡太湖国际博览中心揭幕:“一汽解放国六产品发布暨动力品牌发布盛典”上,正式宣布两个具有悠久历史的品牌“锡柴”和“大柴”实现品牌整合,启用“解放动力”全新品牌,深度整合的总部设在无锡的一汽解放发动机事业部,以此为实体支撑,奠定中国商用车内燃机引领者的地位。

在这场主题为“创领蓝途 擎动未来”的盛典上,推出了“一汽解放”牵引车、载货车、自卸车、专用车及轻卡等17款“国六”代表车型,宣告“一汽解放”国六动力产品正式登场。一汽集团总经理助理、一汽解放董事长、党委书记胡汉杰介绍,为配合“国六”排放标准的全面实施,“一汽解放”打造了全系列的“国六”产品平台,已有252个产品获得公告。所有产品均经历了4年的开发周期,累计验证历程1000万公里以上,品质成熟可靠,能为用户带来低污染、低碳化、低TCO、智能安全、智能舒适、智能互联等六大核心新价值新体验。他强调,中国重型车的“国六”标准除吸收了欧美先进标准的精华,还具有中国自己的工况特点,是全球最先进的排放标准之一。而“一汽



解放”的“国六”的排放效果,完全符合甚至超过了国家标准。客户驾驶解放车有“高效率、高可靠、长寿命”的体验,在享受“解放卡车 挣钱机器”喜悦同时,还能为祖国的蓝天保卫战尽到自己的社会责任。

当晚的盛典上,还见证了“解放动力”品牌的诞生。一汽解放总经理助理、发动机事业部总经理、党委书记钱

恒荣介绍:2017年10月,中国一汽以无锡柴油机厂为主体,整合道依茨一汽(大连)柴油机有限公司、一汽无锡油泵油嘴研究所、一汽技术中心发动机开发所,成立了一汽解放发动机事业部。整合后科研力量强了、生产基地多了、产品更全了。但“锡柴”与“大柴”两个品牌引起了用户认知混乱、服务差异等问题。整合后的“解放动力”,

融合和升级了锡柴、大柴两大企业的品牌,以一汽解放发动机事业部为实体支撑,针对重型、中型、轻型产品,分别定名为奥威、铂威、劲威三大系列。在国内市场,“一汽解放”将采用“解放动力”的品牌,面向海外则统一采用“FAWDE”品牌。“解放动力”是中国动力行业内体系最健全,处于引领地位,可与国际动力品牌一较高下的动力品牌。

链接

“国六”标准何时实施

所谓汽车排放标准,是指从汽车废气中排出的CO(一氧化碳)、HC+NO_x(碳氢化合物和氮氧化物)、PM(微粒,碳烟)等有害气体含量的规定。发达国家早在上世纪六七十年代就对汽车尾气排放建立了相应的法规制度,通过法规推动汽车排放控制技术的进步,而随着汽车排放控制技术的不断提高,又使更高标准的制订成为可能。1983年我国颁布了第一批机动车尾气污染控制排放标准。

世界汽车排放标准并立,中国大

体上参照了欧美的标准体系。轻型车和重型车又有不同的标准。根据国家生态环境部与国家市场监督管理总局联合下发的《重型柴油车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》公告,(1)2019年7月1日起,所有生产、进口、销售的燃气汽车应符合本标准要求;(2)2020年7月1日起,所有生产、进口、销售的城市车辆应符合本标准要求;2021年7月1日起,所有生产、进口、销售的重型柴油车应符合本标准要求。

“锡柴”小史

无锡早在1916年就有制造动力机械的制造。1942年,日军侵占无锡时期的政府在周山浜筹办中央农具实验制造厂,翌年开工。该厂在无锡解放第3天即被解放军接管,成为国营的无锡农具厂,按政府要求生产柴油机。

1952年,该厂迁往羊腰湾,厂区面积大增。1953年归属第一机械工业部领导,定名无锡市柴油机厂。在很长一段时间

里,“锡柴”都是无锡著名的大型企业之一。

1992年,“锡柴”加入一汽集团。1993年进入一汽核心层,更名为“中国第一汽车集团公司无锡柴油机厂”。2003年,一汽重组成立“一汽解放汽车有限公司”,“锡柴”成为隶属解放公司的专业化分厂。2017年10月,一汽解放发动机事业部成立。2019年6月,“解放动力”品牌在无锡宣告诞生。

太湖隧道湖岸陆域段主体结构提前完工 西口已现“真容” 工程重点转入湖中



(中交三航局供图)

本报讯 经过连续12小时的奋战,近日太湖隧道西段湖岸陆域段最后一节顶板完成1100方混凝土的浇筑,陆域段420米长的隧道主体结构完工,这也标志着太湖隧道工程建设又一重大节点目标提前完成。

作为全国目前在建的最长、最宽的湖底隧道,10.79公里的太湖隧道去年1月启建,预计2020年年底主体竣工。由中交三航局承建的隧道西段(马山段)长度为5.652公里,其中水下隧道总长4.82公里,湖岸陆域段隧道长度为0.42公里,另有170米敞开段和242米路基段,陆域段隧道下穿十里明珠堤后进入水下隧道。

在施工现场看到,太湖隧道西口已展现“真容”,混凝土浇筑的7道光格栅立柱横跨梁,犹如7只展翅待飞的白鹭。净宽40.6米、高7.25米的双向六车道“两孔一管廊”结构的隧道实体已精彩呈现。

中交三航局苏锡常南部高速公路项目部负责人介绍,为实现在太湖汛期之前

恢复太湖十里明珠堤的防汛功能,项目部集中优势兵力,组织全自动液压模板台车和各类先进的机械设备,实行工点工厂化的管理。500名员工24小时现场轮班作业,三支主体结构队伍在过渡段、岸侧暗埋段和临时大堤段摆开战场,开展劳动立功竞赛,利用承插型盘扣式满堂支架模板体系,加快了隧道主体结构侧墙和顶板的施工进度。

去年9月,十里明珠堤梅梁路段大堤正式破堤,中断路面交通进入隧道作业,经过近9个月的紧张施工,下穿十里明珠堤100米长的隧道正式成型。下穿十里明珠堤的隧道顶部与堤坝路面净高超过7米,如果填埋7米高的土方恢复路面,会造成隧道的荷载过大,影响结构稳定性。

为此,项目部在隧道上方与3米高的路面底部间浇筑一只4米多高的钢筋混凝土巨型“空箱子”。在进行内部钢筋绑扎后,这个巨型“空箱”的混凝土浇筑也如期完成。这只体积庞大的巨型“空箱”直接减少了3万吨土方的使用。在十里明珠大堤段,项目部共浇筑了三只巨型钢筋混凝土“空箱”。

据悉,目前太湖隧道西段工程重点已全面转入湖中,预计今年11月底前将完成剩余的1120根预制方桩沉桩任务。(蔡佳)