

全球首发丰田量产纯电动车型 C-HR EV/奕泽 E 进擎和雷克萨斯 UX 300e 正式上市 丰田进一步推进在中国的电动化事业

(2020年4月20日,北京)丰田汽车公司面向“环境挑战 2050”的目标,一直致力于为全球环保事业做出贡献。去年在上海车展亮相的丰田品牌在华首款量产纯电动车型 C-HR EV/奕泽 E 进擎和雷克萨斯品牌量产纯电动车型 UX 300e 将于4月下旬起陆续上市销售。

C-HR EV/奕泽 E 进擎继承了基于TNGA架构打造的C-HR/奕泽 IZOA良好的操控性能以及同级别领先的动力性能。在此基础上充分利用了开发HEV所积累的核心技术,搭载了全新开发的可以让用户安心安全使用的高性能EV系统。

继“双擎(HEV)”“双擎E+(PHEV)”之后,作为“擎”家族的再次升级,丰田将EV技术命名为“E进擎(EV)”。

雷克萨斯旗下首款纯电动车型UX 300e,传承雷克萨斯品牌基因,兼具东方美学与匠心工艺。凭借雷克萨斯深厚的全混动科技的经验累积,全新纯电动UX 300e充分发挥电动机控制技术潜力,承袭了“清澈&深邃”的驾驶质感,在保证快速响应的同时,更做到收放自如,动静随心。



扫码了解更多详情

全球超过1500万用户的信赖,造就丰田全方位电动化技术的发展之路。全新纯电动车型,不置负每一份青睐与期待。无畏路途遥远,无畏环境变化,安心之享从此不再遥远。



智慧纯电驱动 E进擎
ELECTRIC E进擎



基于“环保车只有普及才能为环境做贡献”的理念，丰田在 1997 年上市销售了世界第一款量产 HEV “普锐斯”。之后，通过 HEV 开发过程中的长年积累，蓄电池，电机，动力控制单元（PCU）等电动化车型开发所必需的核心技术得以不断进化和应用，丰田也成为了唯一拥有包含 HEV、PHEV、EV、FCEV 在内的全方位电动化产品开发的汽车厂家。

截至目前，丰田的电动化车型在全球已经赢得超过 1500 万顾客的信赖，也收到了很多顾客的反馈信息，并把这些反馈信息运用到了新的开发当中。

丰田将以 C-HR EV/奕泽 E 进擎为起点加速 EV 的导入，计划到 2025 年在中国推出 10 款纯电动车型。丰田在 2017 年提出了“到 2030 年电动化车型销售 550 万台以上”的目标，并在去年把此目标提前了 5 年，希望通过电动化车型的推广普及，尽早实现这个目标，并且实现“到 2050 年新车行驶过程中 CO₂ 排放量相比 2010 年减少 90%”的中长期目标。除此以外，以 C-HR EV/奕泽 E 进擎的导入为契机，在中国构筑全新的 EV 商业模式。

C-HR EV / 奕泽 E 进擎的主要特征：

1. 同级别领先的动力性能

通过搭载 EV 专用的大容量锂离子电池包以及高输出电机，C-HR EV/奕泽 E 进擎实现了同级别领先的具备 EV 独有特性的动力性能，以及强劲持久的加速感。

2.源于 TNGA 的操控性能和运动性能

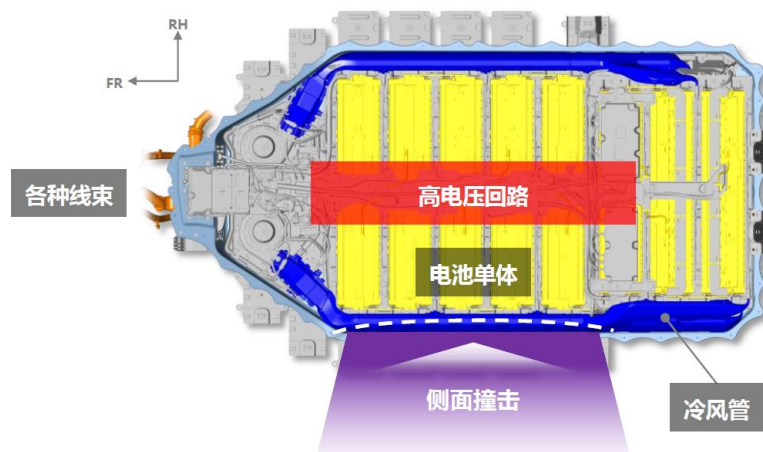
通过采用将电池包搭载在车身下方的设计，在不牺牲车内空间的同时，降低了车辆重心。同时将电池包设计成车身骨架的一部分，进一步提升了车身刚性。车身的抗扭刚性比现款 C-HR/奕泽 IZOA 提升 20%，重心比现款 C-HR/奕泽 IZOA 降低了 14%。此外，通过对悬架进行最佳调校，使得原本在 C-HR/奕泽 IZOA 上就广受好评的操控稳定性和乘坐舒适性进一步得以提升。

另外，在追求强劲持久加速感受以及敏锐的油门响应的同时，还配备了可以根据驾驶环境和驾驶员喜好来调整减速度的功能。

3.电池包内外的安全保障

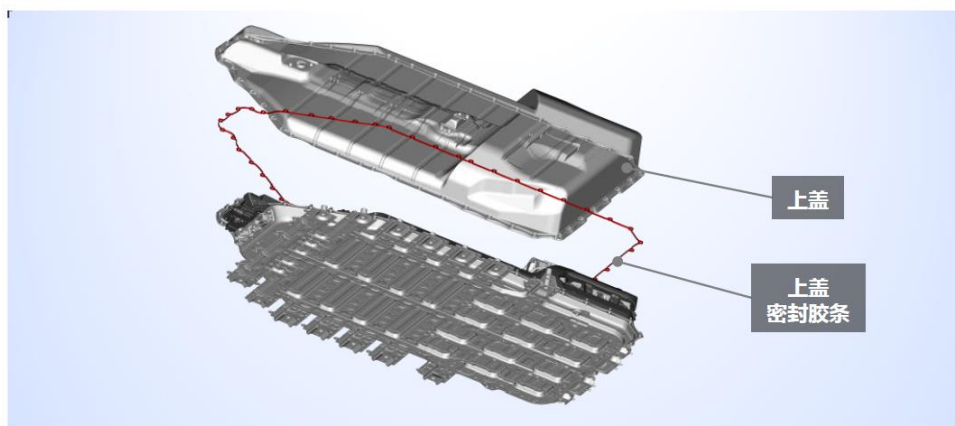
对于消费者最关心的电池，其安全性尤为重要，对此丰田充分利用 HEV 开发过程中所积累的经验，采取以下 4 项措施保障电池包的安全。

(1) 通过将高压回路设置在电池包中央，并用冷风管把电池包内部包围起来的构造形成缓冲区来保护电池单体和高压回路。



(2) 为了提高防水和防尘性能，电池包被设计成了密闭结构。密封材料采用密封胶条，同时兼顾了防水和防尘性能。同时，在电池包底部进行了防锈涂装，确保防锈性

能。



(3) 对于电池包内的各种零件，配置了能够对必要部分进行多重检测的感应器，在有异常发生时，可以适时进行控制。

(4) 丰田还反复进行热稳定性（外部火烧）、挤压、浸水等一系列试验，确保 EV 电池包的安全性能。

4.安心的电池寿命和性能

为了尽可能减少电池容量的衰减，丰田利用在混合动力车型中积累的技术和经验，通过将充电量维持在合理区间，以及电池包内部温度管控等技术抑制电池老化，使电池的容量保持率达到行业领先水平。

此外，C-HR EV/奕泽 E 进擎搭载了 54.3kWh 的大容量电池包，其 13.1kWh/100km 的电耗性能达到了同级别领先水平，在 NEDC 工况下，续航里程可达到 400 公里。

综上所述，C-HR EV/奕泽 E 进擎融合了 TNGA 和 EV 的独有特性，通过提升车身刚性以及降低重心，在实现了轻快的操控体验，同时充分应用通过长年开发 HEV 所积累的技术及经验，确保了对 EV 而言最重要的电池安全性，使消费者可以安心安全使用。

加速配套事业发展，电动化事业全面启动

电动化的推进绝不是单独一家企业就能够实现的，需要众多的伙伴携手共进。丰田在中国也努力扩大合作范围，与众多合作伙伴共同推进各项事业发展，其中之一就是电池的回收再利用。

面向今后 EV 的广泛普及，锂离子电池回收再利用的商业化将成为解决电池稳定供应课题的方案之一。对此，丰田计划同中国现地的合作伙伴一起进行锂离子电池回收再利用整体价值链商业化的实证试验，以验证商业化的可行性。

今后，丰田希望通过同中国合作伙伴的协力合作，为顾客带来质优价廉的纯电动车产品。面向 EV 的普及，将会全方位地推进包含 EV 的开发、电池的稳定供应、耐久性的提升以及使用后的回收再利用等事业发展，为中国顾客以及中国社会做出贡献。