

中国工程院院士杨裕生建议,大中型客车和中高档乘用车应以增程式纯电驱动为主要过渡,是我们区别于欧美发展道路的一条捷径——

增程式电动车:中国公交跨越式发展捷径

□本报记者 马晓岚

杨裕生院士建议,大中型公共客车和中高档乘用车以“增程式”纯电驱动为主要过渡车种。增程式电动车,就是在纯电动车上加一个油箱,给电机供电,通过内燃机、发电机给电池和电机提供能量。它只有电动机一种动力,行驶前电池组充电,行驶间小功率发电机发电,发电机与电池并联驱动发动机,也给电池充电,虽然仍用油,但可省油50%以上。

目前,全国的公交客车有40多万辆,一辆客车每天用油大约100升。如果我们能节省50%的油量,一天就能节省2万吨油,这是一个非常大的数量。如果我们把这个技术发展好、成熟了,把它推广到其他车种,比如说现在的城市出租车。现在我们国家城市出租车有100万辆,它每天里程在300~400公里,它的耗油量也是非常可观。

现在纯电动的公交车和纯电动的出租车都在推行、演示,在目前的技术水平下,纯电动公交车和纯电动的出租车都有很大的难处,都很难大力推广和长期不亏本的运行。电池技术需要发展,增程式车可以说是纯电动车和燃料电动车发展的一个过渡。过渡期有多长要看电池技术进展,看电池价格是否降到一个相当的水平。这个过渡期恐怕也不是十年八年的问题。因为电池的技术发展和进步问题太多,实在是太困难。

杨院士认为,电池在公交车、电动车上应该怎么使用。电池在目前的技术发展水平下,国家电动车应该怎么发展。增程式车和其他车有很多相似的地方,实际上没有完全截然不同的,但是它有它的特色。几年来,国内的杭州赛恩斯、宁波波导、江淮、苏州金龙都在做,确实效果很好。

背景链接

微小型、低速、短程纯电动汽车应优先发展。2010年年初,中国工程院杨裕生、陈清泉、陈立泉、郑绵平四位院士曾撰写了一份关于发展电动汽车的建议,并上报到国务院提交报告建议;牵引“大厂”,善待“野”厂,加速推进纯电动车市场化。杨裕生院士建议:“在纯电动汽车方面,我们认为微小型、低速、短程纯电动汽车应该优先发展。”据悉,行驶百公里微型车耗电是6~8度,小型车10~13度。对于小型铅酸电池电动车,俗称“山寨电动车”,杨裕

锡柴高筑技术创新平台 铸就节能环保先锋

(上接B1版)在国Ⅳ产品开发上,全系列采用四气门技术,并实施EGR和SCR双路线开发,受到了市场的普遍认可。目前,锡柴形成了W、X、K、F、L、M、N七大系列,轻、中、重全系列覆盖的产品开发平台,产品排量从2.1到13升,功率从40马力到500马力,排放满足国Ⅲ、国Ⅳ要求,成为目前国内发动机行业功率覆盖范围最宽的企业,被誉为“动力超市”。

在这“动力超市”中,接轨国际的产品屡见不鲜。锡柴自主研发的国内第一台拥有自主知识产权、具有国际先进水平的四气门大功率重型柴油机CA6DL发动机,运用全新的开发、设计理念,采用国际最新的电控喷油技术,具有大功率、低排放、低噪音、低成本、低油耗、长寿命等六大特点;CA6DM发动机则采用世界上最先进的设计理念、设计方法和现代设计流程全程管理,具有3项发明专利和5项实用新型专利,发动机各项性能技术指标均达到国际先进水平;CA6DN柴油机采用单缸一盖、每缸四气门结构,燃油系统采用电控共轨技术,最高喷射压力达到160MPa。在开发过程中,通过优化燃烧、增压和进排气系统,使整机的燃油消耗接近欧美同类产品水平;CA6SF2系列天然气发动机采用先进的电控节气门、氧传感器和电排气门组成的空燃比闭环控制系统,实现了天然气燃料的精确控制。通过精确标定和采用排气后处理技术,使排放达到国Ⅳ标准,且气耗低于196g/kW·h。电控节气门在实现发动机的远程控制以及节能环保方面效果明显。

近年来,锡柴产品获得了中国汽车新能源、新技术金牌奖,奥威重型柴油机获国家科学技术进步奖二等奖,中国汽车新能源、新技术金牌奖、中国汽车工业科学技术奖特等奖等多种荣誉。

顺应潮流 铸就节能环保先锋

“省油、环保、可靠”,是踩油门的用户对锡柴机的评价。安徽拥有一大批高端物流公司,对车辆的性能及品质要求非常高,这些公司以前都选择国外品牌,现在转而选择锡柴产品。安徽怀远县世纪物流有限责任公司就是其中之一,该公司拥有276辆解放J6车,配的全是锡柴奥威6DM、6DL发动机,他们反映配戴锡柴油耗机的汽车不仅动力强劲,而且百公里油耗比同类型其他品牌的汽车要省5升左右。无独有偶,使用锡柴天然气发动机的常州公交机务部门在统计数据时,发现锡柴CA6SL1-26E3天然气发动机百公里气耗仅为42立方,比原来非锡柴天然气发动机车低5立方左右。无锡公交公司和无锡客运公司也反映,锡柴开发的VCU智能控制器装上公交客运车后,在降低整车油耗的同时还具有智能载荷判断、经济车速提醒、智能换挡提醒、故障诊断、整车智能数据存储等功效,怠速起停时节油率达6%-10%,载荷识别节油率达2%-5%,节油效果十分明显。

目前,锡柴的节能环保先锋形象已初步确立,北京、深圳、上海、南京等走在国内节能减排前列的城市均有锡柴的忠实客户。今年,深圳巴士、南京公交总公司等在汽车排放升级至国Ⅳ时,纷纷把目光投向了锡柴,今年一季度,锡柴国Ⅳ和天然气产品订单数达到了453台,走在了行业的前头。(许武英)

生也曾表示保持开放的态度,售价在3万元左右,使用成本也很低,电池折旧加上电费,每公里花费在0.16元,相比普通微型轿车每公里0.35元左右的燃油费用,低了一半左右。

案例参考

苏州金龙海格KLQ6129GQHEV1增程式电动客车增进经济性。增程式电动客车完全

可以满足公交车低速大扭矩行驶要求,其能量源不仅来自于电池,也来自于发电机组。海格KLQ6129GQHEV1增程式电动客车采用传统小功率发动机,对发动机要求较低,无须考虑复杂机械耦合,保障了可靠性。增程式电动客车电池容量只需纯电动车的30%-40%左右,成本大幅度下降。也可以小功率充电桩在夜间充“谷电”,不需换电池,节约充电站和换

上海世界客车展

6家企业16款车型角逐2011BAAV大奖



获奖的一汽客车

解放客车:技术创新引领未来

作为“解放”自主品牌,一汽客车有限公司共展出包括气电混合动力城市客车、纯电动城市客车、两款新型公交客车、全新造型设计的公路客车在内的五款车型。

一汽商用车技术成果的应用历来是“解放”客车的主要特点,同样也是本次一汽客车五台展车的最大亮点,本次参展的共有两款新能源客车:其中CA6120URH2(1)型新能源城市客车获得2011ACW亚洲客车周BAAV大奖2011年度主题奖——新能源奖。CA6120URH2(1)型新能源城市客车秉承一汽商用车设计制造理念,全面采用自主科技,性能成熟稳定,外形俊朗大气,可谓内外兼修的经典之作。产品推出不久便凭借优异的技术性能先后赢得了长春市全部200台混合动力城市客订单、昆明市20台订单、大连市260台订单,受到了广大用户的一致好评。

这次参展的12米“解放”公路客车CA6120LRD21获得2011ACW亚洲客车周BAAV大奖2011年度特别评委奖——原创技术奖,该车外形豪华时尚,专业的客车底盘搭载一汽成熟总成部件,通过一汽技术中心专业的分析和综合测试,实现了整车的完美匹配,奥威发动机动力强劲,燃油经济性好,同时丰富的总成部件资源大大降低了整车的研发费用,与同类车型相比具有无与伦比的性价比优势。

此次参展的两款“解放”公交车CA6110URD80和CA6125SH2外观采用全新造型设计,造型高贵、优雅,涉取国外豪华车的造型风格,融入自身创新理念,高标准的制造工艺;内饰豪华、美观大方,车内空间宽敞明亮,自动化、简约化的操控设计,舒适的驾驶空间,充分体现了“以人为本”的设计理念。(马晓岚)

背景链接:一汽客车有限公司是中国第一汽车集团公司的全资子公司,于2002年9月30日正式成立,公司本部位于环境优越的吉林省长春市经济技术开发区,拥有客车整车生产基地——一汽客车长春整车中试基地、一汽客车(无锡)有限公司、一汽客车大连客车厂、一汽客车(成都)有限公司及长春客车底盘生产基地。

康明斯:打造环保新动力

本次展会,康明斯展示了代表国际领先水平技术的欧V/EEV发动机,以环保动力鼎力支持国内优秀汽车制造企业打造一流客车产品。康明斯陈列了排量涵盖轻、中、重系列,包括2.8、3.8、4.5、5.9、6.7、8.9、11L国III、国IV,及部分欧V发动机系列,功率从79-323kW,满足城市公交和公路旅游客运市场对轻客、中客、大客的动力需求。

其中的ISF轻型柴油机经过根植于上世纪90年代先进动力技术而全新开发,一经推出即反响强烈。ISB、ISL欧V/EEV系列发动机能够满足当今欧系最为严格的排放标准。ISB6.7L发动机延续5.9L欧III发动机的优良传统,进行了升级换代,得到主机厂与用户的青睐。

欧洲媒体团代表聚焦安凯 新能源客车备受关注

3月29日,在被称为亚洲客车界奥斯卡的“ACW亚洲客车周BAAV大奖”上,安凯客车一举囊括了包括最具分量的“年度最佳客车制造商”在内的三项大奖。

3月31日,在展会进行的第二天,作为BUSWORLD ASIA的一个重要组成部分,2011世界客车博览亚洲展览会特地邀请了全球几十个国家的客车专业媒体及全球客车行业专家、学者来到位于安徽合肥的安徽安凯汽车股份有限公司进行访问。据悉,BAAV评审团每年只会选定一家最具竞争力的生产企业前往参观。

当天上午,媒体团一行参观了安凯客车

百路佳:高端制造豪迈走向世界

3月30日,江西凯马百路佳携5款精品客车闪亮登场,百路佳参评的JXK6113BEV在本次展会上荣膺“2011年度最佳巴士安全装备奖”,JXK6128CLN客车获得“2011年度客车奖”,“2011年度最佳巴士安全装备奖”三项大奖。

当天上午,“中国恒天百路佳客车有限公司2011出口美国新品发布会”同时举行。

常隆:低碳双雄亮相获最舒适客车大奖

3月29日,2011世界客车博览会上,常隆客车携新开发的纯电动公交车和节能型旅游亮相世界客车博览会,来自欧洲客车行业和国内行业专家对参展的客车进行现场评比。常隆参展的纯电动公交车,经过专家严格评审,赢得2011年度最佳舒适客车大奖,参加评选的专家在试驾常隆后,对

恒通:公交新能源客车迎来商运新时代

3月29日,恒通CKZ6127HBEV快充纯电动客车获得了国际专家组的高度认可,盛赞其无与伦比,代表了世界纯电动客车制造技术的先进水平,最终为恒通快充纯电动客车颁发了BAAV2011“年度巴士奖”、BAAV2011“年度创新巴士奖”、BAAV2011“年度最佳环保巴士奖”三项大奖,恒通快速

中大汽车:盛装亮相上海BAAV

3月30日,此次展会,中大汽车携YCK6126BEVL、YCK6128BEVC、YCK6129HGD和YCK6128HGN四款车型盛装亮相,受到与会专家和业内人士的广泛赞誉。中大YCK6126BEVL荣获2010年度最佳创新客车奖。YCK6126BEVL是中大汽车精心研制的锂离子纯电动客车,实现了车载式充电,

“上菲红”:擎动绿色未来

3月30日,上汽菲亚特红岩动力总成有限公司(简称上菲红或SFH)展台上醒目的“擎动绿色未来”字样,绿色和未来都是让人充满希望的词汇。SFH发动机,正是要为这美好的绿色未来,发挥自己的力量。

“十二五”期间,上菲红将积极响应国家关于低碳、环保、节能、创新的号召,在中国

DAF:低水平排放的柴油发动机

跨越重洋,DAF作为一个跨国技术企业,在欧洲市场有着举足轻重的地位。其产品销售网络由1000个独立经销商组成,广泛分布在欧洲、中东、非洲、新西兰、澳大利亚和中国台湾。本次参展,DAF带来了两款发动机,两款发动机均达到了EEV这一柴

美驰:新一代大落差前桥MFS73149

3月31日,在上海车展上,美驰公司正式宣布为中国客车用户推出新一代大落差前桥MFS73149。

MFS73149是该公司新研发的大落差前桥,适用于11米到18米的低地板城市公交和观光车。它运用该公司目前在欧洲和北

电池设施建设费用。KLQ6129GQHEV1能够满足的纯电里程为50公里,其燃油消耗比基础车型降低30%至35%,其排放指标和加速性指标都优于基础车型。比如从苏州到上海的短途,就可以考虑使用增程式电动客车,可利用到站的休息时间进行充电,路上运行靠小功率发动机恒转速带动发电机发电补充不足的能量。

中国第一个针对汽车行业特点设计并建造的大型专业会展场馆,本次展会是首次迁址该中心举行,也许是因为比过去远了许多,也许是国内接二连三的展会太多了,客车企业越来越理性了。此次“三龙一通”客车企业均没有参展,会场比过去显得冷清了许多,有些企业表示明年他们也不来了,即使是这样,还是有一些新的企业不断加入进来,热情不减。

锡柴实现网上售后服务

3月7日起,锡柴TDS服务索赔系统与现有的网上审单系统实施了并联运行,实现了柴油机售后服务的过程管理和信息的及时流转,提高了索赔效率和准确率。目前该系统已安装部署至全国740余家锡柴服务站。TDS服务索赔系统主要涵盖服务与索赔业务,包括保养信息、索赔单填报与审核、政策性索赔、责任判定、二次索赔、结算与发票等功能,随着TDS系统的实施,有效提升了锡柴售后服务管理的信息化工作,并将完善客户、发动机维修、服务站、供应商等档案信息。(武英佳)

如何打造世界最优动力供应商

(上接B1版)而YC6A主要装备准重卡轻量化车型,具有明显的自重轻、油耗低、购车成本低、营运成本较低、维护成本低等优势。

YC6M重机是10升排量重型发动机的新标杆,功率覆盖280-375马力,适配对扭矩需求较大的重型自卸车、水泥搅拌车及高速高效牵引车,能满足后桥往小、速比发展,轮胎在大直径发展的现代重卡发展需求;YC6K则是玉柴倾力打造的新一代产品,比肩国际品牌标准,欧洲新一代重型发动机的技术特征,YC6K均具备。从2006年开始研发,历经5年时间,关键零部件均选用国际品牌和供应商,设计比值为寿命100万公里(160万公里),也是参照欧美水平,保养间隔5万公里。YC6K重机适应高速高效牵引车、重型自卸车、水泥搅拌车动力升级的需求,将是玉柴在大马力发动机领域的主打产品。

玉柴六系列重机产品分别适用于轻载或标载货车、重载货车以及作业工况恶劣的工程车、搅拌车,并且能够多方面满足客户差异性需求,覆盖220-550马力区间,为不同需求用户提供多种选择。

目前,中国轻卡市场多数为自然吸气发动机,而玉柴除了非道路以外,车用发动机都是增压中冷。虽然技术领先,但产品没有跟上成为玉柴进军轻卡市场的第一道关口。而随着排放法规严格,行业集中度越来越高,轻卡也会像中卡和重卡一样,慢慢向增压中冷和电控方向发展,玉柴大规模进军轻卡市场的机会也将到来。钟玉伟分析说,国内轻卡动力企业品牌多而杂,产品集中度不高,这对于整车企业存在双面影响,一方面,整车企业可以有多种选择,不会出现受制于某一家发动机供应商;另一方面,整车企业需要花费精力在众多动力供应商中间需要选取几个,进行一一匹配。而由于没有数量支撑,就存在成本降不下来、服务跟不上的情况。针对轻卡市场现状及发展趋势,玉柴2011年推出新开发产品YC45/3BL,对标市场最先进的机型,利用自身技术、服务、品牌供应商等优势,在产品适应性和性价比上做到最优。玉柴不拼价格,讲求用自身优势逐步引导市场。钟玉伟说。

提升服务 商家上路
玉柴服务一直高居发动机行业领先地位。在做好产品细分、优化升级的同时,玉柴紧抓服务。过硬的产品品质和一流的服务工作才是成为优秀动力供应商的先决条件。随着电控时代的到来,网络技术成为发动机维修服务的核心。玉柴启动“e”管家,为用户提供及时、切合需求的服务。在众多智能服务系统中,玉柴“e”管家除了具备安全驾驶管理,远程故障报警管理,油耗管理,维保管理,车线匹配管理等常规功能外,还具备独特的专家诊断系统,使单纯服务上升到提供智能解决方案。

智能客车可以完成故障代码输出,但后续需要人工根据代码进行解决。玉柴利用网络技术,建立专门网络服务后台,将所有的遇到的发动机故障以及处理方法集成在网络平台,通过“e”管家传输回来的故障代码,对故障进行判断,然后提供解决问题的具体步骤,并可以通过显示屏提供操作步骤来指导驾驶员解决问题。专家诊断系统能够集成共享玉柴多年的技术资源和经验,使玉柴服务人员的技术水平能直接上升到企业最高水准,提升玉柴电控发动机的维修技术能力和售后服务质量。目前,玉柴“e”管家在客运企业试运行,下一步将扩展到货运物流系统,建立综合网站,通过二维码扫描,对货物进行实时跟踪;物流公司也可以创建自己的群组,组内互相交流信息;驾驶员可以享受娱乐功能,通过后台运作直接查找就近服务站。这些智能化服务内容将进一步提升玉柴整体服务水平和质量,助力玉柴成为全球最优秀的专业动力供应商。(赵杰)

3月15日下午,无锡市南长区消防大队王炎林大队长一行到锡柴“学习创新转型的经验做法,并与锡柴相关人员进行了廉政文化建设的交流,这是锡柴接待的无锡南长区“千企学锡柴、创新促转型”学习活动的第一批客人。

2月24日,无锡南长区委、区政府发出《关于开展一汽解放汽车有限公司无锡柴油机厂学习的决定》,决定在全区范围内广泛深入开展向一汽锡柴学习活动,号召全区各级党组织和组织企事业单位以一汽锡柴为榜样。

2010年,锡柴以产销突破43.5万台的业绩排名行业第三。总资产贡献率、总资产周转率等指标居行业第一,净资产利润率、全员劳动生产率等指标居行业第二。先后获得中国机械工业核心竞争力100强,无锡市首届市长质量奖、中国(行业)10大创新品牌、国家免检产品、国家科技进步奖一等奖等诸多荣誉。今年1月份,锡柴机销量再一次突破4万台,同比增长9.5%,实现了“十二五”首月“开门红”,同时为企业“第四次创业”开了一个好头。

为推进“千企学锡柴、创新促转型”学习活动的开展,3月4日,南长区召开全区经济转型发展工作会议,会上,区委、区政府宣布了《关于开展向一汽解放汽车有限公司无锡柴油机厂学习的决定》和《关于在全区开展“千企学锡柴、创新促转型”学习活动的实施意见》,具体部署了“千企学锡柴、创新促转型”学习活动,并邀请锡柴党委书记蔡真法在会上作了经验介绍,使与会者了解了锡柴转型发展取得的好成绩,感悟了锡柴科学发展的新经验。

据了解,目前无锡南长区十余家单位已通过企业报、宣传橱窗、黑板报等阵地宣传锡柴的经验,并通过研讨会、座谈会等有效形式开展学习锡柴活动。南长区消防大队来锡柴参观学习后认为,思路、理念、战略、科技、体系创新是锡柴科学发展的源头所在,而以人为本、以文化人是锡柴与时俱进的不竭动力。王炎林大队长表示,此次来锡柴受益匪浅,消防要“拉得出,打得响”,就要迅速掀起比学赶超、学习先进、赶超先进的热潮,要向锡柴学习,打造消防铁军队伍。(许武英)

锡柴实现网上售后服务

3月7日起,锡柴TDS服务索赔系统与现有的网上审单系统实施了并联运行,实现了柴油机售后服务的过程管理和信息的及时流转,提高了索赔效率和准确率。目前该系统已安装部署至全国740余家锡柴服务站。TDS服务索赔系统主要涵盖服务与索赔业务,包括保养信息、索赔单填报与审核、政策性索赔、责任判定、二次索赔、结算与发票等功能,随着TDS系统的实施,有效提升了锡柴售后服务管理的信息化工作,并将完善客户、发动机维修、服务站、供应商等档案信息。(武英佳)

如何打造世界最优动力供应商

(上接B1版)而YC6A主要装备准重卡轻量化车型,具有明显的自重轻、油耗低、购车成本低、营运成本较低、维护成本低等优势。

YC6M重机是10升排量重型发动机的新标杆,功率覆盖280-375马力,适配对扭矩需求较大的重型自卸车、水泥搅拌车及高速高效牵引车,能满足后桥往小、速比发展,轮胎在大直径发展的现代重卡发展需求;YC6K则是玉柴倾力打造的新一代产品,比肩国际品牌标准,欧洲新一代重型发动机的技术特征,YC6K均具备。从2006年开始研发,历经5年时间,关键零部件均选用国际品牌和供应商,设计比值为寿命100万公里(160万公里),也是参照欧美水平,保养间隔5万公里。YC6K重机适应高速高效牵引车、重型自卸车、水泥搅拌车动力升级的需求,将是玉柴在大马力发动机领域的主打产品。

玉柴六系列重机产品分别适用于轻载或标载货车、重载货车以及作业工况恶劣的工程车、搅拌车,并且能够多方面满足客户差异性需求,覆盖220-550马力区间,为不同需求用户提供多种选择。

目前,中国轻卡市场多数为自然吸气发动机,而玉柴除了非道路以外,车用发动机都是增压中冷。虽然技术领先,但产品没有跟上成为玉柴进军轻卡市场的第一道关口。而随着排放法规严格,行业集中度越来越高,轻卡也会像中卡和重卡一样,慢慢向增压中冷和电控方向发展,玉柴大规模进军轻卡市场的机会也将到来。钟玉伟分析说,国内轻卡动力企业品牌多而杂,产品集中度不高,这对于整车企业存在双面影响,一方面,整车企业可以有多种选择,不会出现受制于某一家发动机供应商;另一方面,整车企业需要花费精力在众多动力供应商中间需要选取几个,进行一一匹配。而由于没有数量支撑,就存在成本降不下来、服务跟不上的情况。针对轻卡市场现状及发展趋势,玉柴2011年推出新开发产品YC45/3BL,对标市场最先进的机型,利用自身技术、服务、品牌供应商等优势,在产品适应性和性价比上做到最优。玉柴不拼价格,讲求用自身优势逐步引导市场。钟玉伟说。

提升服务 商家上路

玉柴服务一直高居发动机行业领先地位。在做好产品细分、优化升级的同时,玉柴紧抓服务。过硬的产品品质和一流的服务工作才是成为优秀动力供应商的先决条件。随着电控时代的到来,网络技术成为发动机维修服务的核心。玉柴启动“e”管家,为用户提供及时、切合需求的服务。在众多智能服务系统中,玉柴“e”管家除了具备安全驾驶管理,远程故障报警管理,油耗管理,维保管理,车线匹配管理等常规功能外,还具备独特的专家诊断系统,使单纯服务上升到提供智能解决方案。

智能客车可以完成故障代码输出,但后续需要人工根据代码进行解决。玉柴利用网络技术,建立专门网络服务后台,将所有的遇到的发动机故障以及处理方法集成在网络平台,通过“e”管家传输回来的故障代码,对故障进行判断,然后提供解决问题的具体步骤,并可以通过显示屏提供操作步骤来指导驾驶员解决问题。专家诊断系统能够集成共享玉柴多年的技术资源和经验,使玉柴服务人员的技术水平能直接上升到企业最高水准,提升玉柴电控发动机的维修技术能力和售后服务质量。目前,玉柴“e”管家在客运企业试运行,下一步将扩展到货运物流系统,建立综合网站,通过二维码扫描,对货物进行实时跟踪;物流公司也可以创建自己的群组,组内互相交流信息;驾驶员可以享受娱乐功能,通过后台运作直接查找就近服务站。这些智能化服务内容将进一步提升玉柴整体服务水平和质量,助力玉柴成为全球最优秀的专业动力供应商。(赵杰)

人物简介

钟玉伟1993年毕业于清华大学内燃机专业,从1995年起,他就开始先后主持了YC4110、YC4112、YC6M、YC6112ZLQ、YC6T等20多项新产品的开发及攻关项目,这些品种已累计实现销售发动机60万台(约占玉柴机器股份有限公司总销量的三分之一),主营业务收入(含税)约180亿元。他还参与了玉柴与清华大学共同承担的国家“九五”课题“汽车电子控制技术在YC6108车用柴油机上应用”等重点攻关课题3项,玉柴结束了无四缸轻型发动机的历史,并成为国内首家具有自主知识产权的电控3缸发动机批量生产企业。同时,钟玉伟在玉柴产品结构从单一车用市场发展到目前拥有十三大系列,产品涵盖重、中、轻、微型发动机,排放技术国内领先,并覆盖车用、农用、工程机械用、船用、发电机组等市场的全方位发展过程中起到了关键作用,为我国汽车工业、内燃机行业的发展作出了突出贡献。

锡柴成为无锡千余家单位学习典范