



奥迪能看到转子发动机在增程式上的价值，马自达不可能看不到，于是搭载转子增程式发动机的马自达2诞生了。后置增程器、中置蓄电池、前置电动机，马自达与奥迪越是英雄所见略同，当时二者没有合作就越显得遗憾。马自达采用的转子发动机排量为0.33L，比奥迪那款大不了多少，单说排量比很多摩托车还小。不过总续航里程已经可以达到约380km，综合油耗也能控制在5L/100km左右，已经具备一定的现实意义。不过无论是奥迪还是马自达，在当时都不具备大规模量产商业化这类车型的条件。但那个时候不行，现在就可以了吗？

不是一定要转子，但转子合适

解释这个问题之前，要借安西教练名言暖场“球队不是因为你而存在，是球队需要你所以你才存在”。转子发动机也是一样，不是马自达一定痴迷于它，而是它适合即将到来的马自达。借助马自达近期公布的专利图显示，理想状态下马自达的混动系统，将采用前置四驱的结构。驱动系统由2台前轮轮毂电机，以及一台后置驱动电机组成。发动机只做增程器使用（理论上同样具备发动机直接输出动力至后桥的可能性）。

虽然主要动力输出在后桥，但是前桥的情况更具有看点。首先从专利图来看，前桥部分需要集成2个逆变器以及轮毂电机，加上电容以及高、低压变换器等等。其中重点主要在电容以及轮毂电机上。电容方面，马自达这一套四驱系统必然是建立在后驱基础上的适时四驱，前轮电机只在特殊工况下介入驱动，并在刹车或滑行状态下实现能量回收。从这样的工作状态，就可以发现电容的压力不小，颇有一种“闪充闪放”的感觉。

另外，压力还来自于轮毂电机。从目前的消息来看，两台前轮电机有可能采用120V的高压，原因是缩减电机体积。其实采用电容结构本