

2020年是极不平凡的一年，即便如此，率先走出疫情阴霾的中国，在很多方面都快速复苏，在汽车市场中，坚持“精耕细作”的广汽本田也迎来了丰收年，2020年广汽本田累计发车804,100辆，同比增长4.3%，终端销量808,938辆，同比增长5.7%，创年度销量历史新高纪录。

在广汽本田阵营中混动车型2020年累计销量达11.82万辆，同比劲增77.3%，占本田在华混动车型销量的60%以上，增速强劲也非常亮眼。广汽本田自2016年混动车型国产至今，混动车型累计销量已突破20万辆，其中作为本田国产混动车，雅阁锐·混动上市至今累计销量突破12万辆，可见近两年是广汽本田混动产品的爆发之年，为什么能够取得如此大的进步呢？

强大的硬核黑科技——i-MMD双电机混合动力系统

广汽本田混合动力汽车所搭载的SPORT HYBRID（锐·混动）i-MMD双电机混合动力系统，由高效的阿特金森循环发动机、高功率双电机、以及高效锂离子电池的智能动力单元等构成。

看似复杂的结构却可以用简单的运行逻辑说明，由于内燃机功率输出需要转速的配合，因此在高转区间能耗会非常高，如果用电机驱动则可以完全避开耗油工况，这就是所谓“大道至简”，i-MMD技术核心原理就基于此，日常运转时，发动机烧油驱动发电机工作，发电机再给电动机提供电能驱动车辆，当电池能量较多时，车辆ECU会关闭发动机，直接由电池给电动机提供电力，而当电池能量较低时，即便在停车状态下发动机也会启动，给电池充电。

作为普通消费者可以不用关心这套动力系统如何运转，它可以根据实际路况，在“纯电模式”、“混合动力模式”和“发动机模式”这3种驱动模式之间进行智能平顺的自动切换，比如，“纯电模式”下，车辆起步或小负荷低速行驶时启用纯电动驱动模式，在该模式下高压电池的高压直流电经过逆变器转变为高压三相交流电，供给驱动电动机，由驱动电动机驱动车辆行驶；车辆减速或下坡路段行驶时，车辆多余能量带动电动机发电，通过逆变器转变为高压直流电，为高压电池充电。

而当车身控制单元检测到车辆需要更大的驱动力，且高压电池电量不足以满足较大驱动力所需要的电能时。发动机启动并带动发电机发电，发电机产生的电能直接供应给驱动电机，同时视乎蓄电池电量，多余的电能经逆变器转变为直流高压电，为高压电池充电。在此模式下发动机起到增程作用，不直接参与动力传递，车辆仍由电动机单独驱动，此时发动机仅需要较低的能量消耗便可满足发电机的发电需要，即降低燃油消耗又起到间接增大车辆驱动力的作用，这就是i-MMD的“混合动力模式”。

在高速巡航时发动机启动、离合器结合，发动机会直接驱动车辆，在这种工况下车辆满足高速巡航工况能量需求。

当然这套系统在任何行驶场景下保持系统的高效运作，用户按照以往驾驶燃油车的习惯驾驶不需要任何学习和适应的时间。

相比传统燃油车，i-MMD双电机混合动力系统的高功率、大扭矩的电机可以让加速和响应更加轻快、灵敏，带来全新的驾驶乐趣，比如雅阁锐·混动0-100km/h加速时间在8s以内，加速能力已经超过绝大多数2.0T B级车。凭借强悍技术实力，i-MMD双电机混合动力系统受到行业机构认可，在2017年、2019年和2020年三次获得“沃德发动机”称号。

如果用两个词来形容i-MMD双电机混合动力系统，那就是高节油、高性能，同时也更安全，锐·混动车型配备的高密度锂离子电池与整车具有同等的耐久性，消费者在正常使用期内也不需要更换电池。广汽本田混动车型均拥有电池“十年或二十万公里”的高标准保修政策，用车无后顾之忧。

锐·混动联盟出道 用实力打造混动家族品牌

去年6月，凌派（CRIDER）锐·混动成功上市，广汽本田在中高端轿车、SUV车型、MPV车型、中级车四大细分市场全面完成了锐·混动产品的布局。锐·混动联盟目前拥有四款混动明星产品，雅阁（ACCORD）锐·混动、奥德赛（ODYSSEY）锐·混动、皓影（BREEZE）锐·混动以及凌派（CRIDER）锐·混动集结成团，广汽本田旗下共拥有了4款混动车型，是国内拥有多混动车型的合资车企之一。