

可以享受汽油
就一般情況而
「開起來與汽
大的差異。

廢氣變水零污染

柏林秋天的童話

●德國四周布滿風力發電、太陽能等裝置，連氫驅動都有了，可算為環保盡了一分力。

話你知 夢想能源——氫

氫製造容易，未來技術成熟甚至可大量使用太陽能、風力、水力等再生能源生產氫氣。更且每個地方都可生產，再不需倚靠進口能源。由於氫氣比重小，再加上燃點比汽油還高，因此萬一洩漏都會在極短時間溶入大氣中稀釋，減低爆炸危險。氫液態化後不但方便運送，亦十分穩定。



穿梭德國鬧市



●外形操控與普通車無異，在鬧市塞車，一停一開反應快捷靈敏。



●由太陽能船開始，穿越 Spree Reservoir 河到 BMW 總部。



●台灣記者為影觀相，周街鬧地也在所不惜。

●到加油站準備加氫，但不要小看這條輸氫管，重到我差點拿不起。

穩定流暢省成本
轉去液態氫狀態在鬧市中以 80km/h 行駛，停車、開車，表現與行汽油的無異，反應靈敏快捷，進入高速公路再試其極限，高速飛馳 180km/h，直上 220km/h，表現穩定流暢，車頭傳來些少雜音，但與行柴油相比，仍覺寧靜。不過回程時，我與同伴對調，他飛車經驗比我豐富，他開 260km/h，架車的警號都響起，他卻表示與汽油相比，有咁爽，行汽油時架車好似比較順暢，我有一刻懷疑是不是心理作用，260 匹馬力，390Nm 的大扭力作為日常生活之用的確有餘，且 7 系一向以豪華舒適見稱，不是一般的跑車。最後我們到加氫站打番個個缸還車，環保真是須要付出，液態氫比汽油還要貴，每公升 8 歐元，8 公升的液態氫氣僅能行駛約 200 公里的距離，即每公里要成 0.3 歐元左右，比行汽油的貴 1 倍多價錢，但可以換來地球的健康都是值得。

行氫定汽油任你揀
試車前，BMW 提供了 4 小時理論課，讓記者對 Hydrogen 7 有初步認識；終於到試車一刻，十多架銀色 Hydrogen 7 泊在「課室」外，兩個人一架車，並附上一本路線。
第一眼看 Hydrogen 7 與 70Li 沒多大分別，再仔細看，車身原來多了幾個 Hydrogen 7 字樣。坐進車廂，前排亦與普通 70Li 大致一樣，同樣豪華舒適。關上車門，插匙，踏下煞車掣，按下引擎啟動掣，12 缸引擎開始咆哮，一切都好對辦，心想液態氫就是這樣？此時，看到軀殼上有一個 H 按鈕，我笑一笑，尷尬告知同伴原來之前所用的是一般汽油，按下 H 按鈕 2 秒，從汽油模式自動切换到氫，錶板隨即彈出 H 字樣，上面亦多了 1 條液態氫容量燃料 Bar 顯示。目前這 100 架 Hydrogen 7 都備有 2 種燃料缸，一個存放汽油，另一個在尾座與車尾箱之間的則是存放液態氫，由於個容缸實在太大，從倒後鏡看去的確稍微阻了視線。

●就算時速保持 100 公里，性能及操控感與一般車沒分別。

幾十年研究終於量產

雖然石油可以再生，但人類使用的速度遠遠超過再生的速度，能源短缺危機是這個世紀迫切要解決的問題；而濫用石油亦造成污染、溫室效應，開發更環保的燃料是當務之急。多間車廠自發地在這數十年來投入大量資源去研究環保車輛，今次到德國柏林試的 BMW Hydrogen 7，就是全球第一架實現量產化、行液態氫的環保車，液態氫分子不含碳，在燃燒時與氧結合，排出水蒸氣，乾淨又健康。

記者點睇 Hydrogen 7

● Richard / 台灣《U-CAR》汽車網記者

未來大趨勢都會以氫為主要燃料，而這個新產品表現理想，不過後面大大個儲氫缸有點笨，明顯對行車有少許影響。要是加氫的過程可縮短時間就更好，暫時我始終偏好汽油車。



● 浩昇 / 台灣《蘋果》記者

開始時好有力，與汽油的相比，表現差別不大，足以應付豪華房車的要求。不過液態氫的價錢比較貴，不是人人可以負擔得來，但用金錢來換取地球的健康，是值得的。



● Michael / 台灣《壹週刊》記者

可見未來，氫將會是重要燃料之一。Hydrogen 7 行車時，可能液態氫需要較長時間作電腦處理，感覺反應不及汽油的直接，力量比較虛，不過差別只是好小小，對於架車表現仍相當滿意。



Hydrogen 7 規格表

引擎: 5,972c.c. V12 DOHC	使用燃料: 氫氣/汽油
馬力: 260hp/5,100rpm	傳動: 6 前速自動波
扭力: 390Nm/4,300rpm	售價: 暫不販售
BMW 網址: www.bmw.com/cleanenergy	