

著名电影表演艺术家王丹凤去世



王丹凤获第20届上海国际电影节华语电影终身成就奖(2017年6月17日摄)。
新华社 图

青年报记者 陈宏

本报讯 曾在《新渔光曲》、《护士日记》等经典影片中塑造了众多经典角色的著名电影表演艺术家王丹凤，昨天凌晨4时许在华东医院去世，享年94岁。青年报记者昨天也采访了多位生前和她有交集的上海电影界人士，很多人都表示，“演员需要深入生活才能演好戏”，是王丹凤留给后人的尊尊教诲。

王丹凤(原名王玉凤)，原籍浙江宁波，1924年8月23日出生于上海。16岁那年，王丹凤随友人去合众影片公司看拍戏时，被导演朱石麟看中，便让她饰演影片《龙潭虎穴》中的丫环。朱石麟为她改名王丹凤，为“丹凤朝阳”之意。王丹凤的艺名，便由此而来。

由于扮相甜美、表演纯真，不久后，朱石麟又让她在《新渔光曲》一片中主演渔家女一角，一举轰动影坛，被影界称为“小周璇”，名噪一时。

1957年，她以优秀的演技出演了《护士日记》，细致地刻画了女主人公在护士岗位的思想发展与变化。一时间，“小燕子穿花衣，年年春天来这里……”传遍大街小巷。此外，她还在《女理发师》中，以夸张、自然、可信的喜剧手法处理女主人公热爱生活、热爱工作的美好心灵。

1963年，王丹凤在古装片《桃花扇》中饰演才气横溢的名妓李香君，将女主人公可歌可泣的爱国精神演绎得真挚、感人。

自16岁从影以来，王丹凤塑造了60余个经典银幕形象。由于形象

深入人心，她于1962年被选为中国首次推出的“二十二大影星”之一。

虽然90年代初，她移居香港，但电影界人士从未忘记这位艺术家。昨天的上影集团职工微电影大赛颁奖仪式现场，上海电影集团董事长、党委书记任仲伦向在座的上影员工沉痛宣布了这一消息。在表达哀思的同时，他还追忆了王丹凤老师一生奋斗不息的从影历程与电影精神，勉励上影同仁传承与发扬。全体上影人起立，默哀、鞠躬，向王丹凤致以最崇高的敬意。

上影演员剧团团长佟瑞欣表示：“听到这个消息，我们都很难过。上一次见到丹凤老师，是去年重阳节，当时她身体状况看上去很不错，还说以后要多回剧团参加活动。像丹凤老师这样的前辈艺术家，就是上影演员剧团的大树。他们是我们作为演员的榜样，也是我们在艰难时前进的动力。”

去年的第20届上海国际电影节，向王丹凤颁发了华语电影终身成就奖。在开幕式上，93岁高龄的王丹凤在家人的陪同下，坐着轮椅来到现场。一头银发，她面带微笑地说：“大家好，感谢上海国际电影节给我的荣誉，祝愿它越来越好。”彼时，王丹凤的声音依旧清脆。主持人曹可凡感慨：“您是永远的小燕子。”

而在节目中，老太太虽然已经93岁高龄，思路却仍然非常清晰，对答如流，也给电影史留下了一份宝贵的视频资料。如今，斯人已逝，但正如她留给《可凡倾听》的四个题字——“深入生活”，她也给演员们留下了一位深入生活的好演员的范例。

上汽通用智能机电一体化助推 Ecotec 发动机

科技发展日新月异，机电一体化技术在汽车上的应用也越来越成熟，2017年通用将全新一代 Ecotec 双喷射涡轮增压发动机引入国内，分为 1.0T 与 1.3T 两种动力总成。全新 Ecotec 拥有一系列智能机电一体化技术的创新运用，和当年的 Ecotec 一样，这两款发动机的综合能力又让通用走到了众多车企的前列，相比上一代产品在燃油经济性上提升了一定的幅度，在动力输出和燃油经济性上寻求到了平衡。

目前小排量三缸发动机已经形成市场，通用、丰田、本田、标致、福特甚至保守的大众都推出自己的三缸发动机，连豪华车阵营的宝马也不能“免俗”。从中国对环保的诉求来看，发展新一代三缸机技术将是在全面实现电动化之前，车企满足严苛的碳排放标准的一条明见之路。

然而小排量涡轮增压发动机火热势头之下，并非没有隐忧，有人说很多小排量发动机由于是三缸发动机，与生俱来的振动大，噪声响，影响乘车舒适度。

显然，问题出在两方面，一是能不能解决好三缸机的振动问题，二是不太合理的产品线设定，导致三缸机与四缸车型互相打架，造成无谓的内耗。在这样的大背景下，通用也加入了小排量涡轮增压发动机阵营的“混战”。只不过，通用的举措看起来更加“来势汹汹”。

如果把2017年视为中国三缸爆发的元年，那么通用一定是

那个投弹人。去年9月底，通用向中国市场引进了最新一代的 Ecotec 1.0T/1.3T 发动机；而搭载着这套小排量三缸机的别克 GL6、朗朗和英朗自去年10月上市以来就迅速受到了市场的追捧。今年1-3月，搭载全新一代 Ecotec 小排量发动机的别克和雪佛兰车型销量84196辆，稳稳占据市场上同类发动机销量六成。而通用之外，另一个存在感显赫的玩家是宝马。

从销量中能看出，通用的全新一代 Ecotec 双喷射涡轮增压发动机是倍受消费者认可的产品。从动力参数上来看，全新一代 Ecotec 1.0T 和 1.3T 发动机最大功率分别为 92kW 和 120kW，峰值扭矩分别为 170Nm 和 230Nm。两款发动机的数据表现甚至超过了目前市面上很多 1.6L 和 2.0L 的自然吸气式发动机，特别是 1.3T 引擎的扭矩数值已经直逼很多 2.5L 自吸引擎。并且与上代引擎相比，全新一代 Ecotec 的两款引擎在重量上分别降低了 24 公斤和 25 公斤，燃油经济性则提升了 5%-10%。换句话说，一直以来三缸引擎仅能保证油耗却牺牲动力的弊病并没有在全新一代 Ecotec 引擎上重演。如果仅仅是动力的提升，笔者也觉得没有必要在这里大书特书，除了性能之外，全新一代的 Ecotec 在产品端做出了不少改进，其中最重要的就是融入了单缸双喷技术，带有这项技术的 Ecotec 发动机和传统单喷射发动机相比，两个喷油器协同喷射



能够实现更广的喷射覆盖面积以及更高的燃油雾化率，可以减少燃油湿壁，使喷射的燃油更多地参与燃烧，改善燃油经济性，降低油耗和排放。

并且在当下发动机技术越来越讲求的热管理方面，全新一代 Ecotec 也有着自己的优势，它采用了双节温器精确控制的横流式分离冷却，通过缸盖和缸体上下分离的设计，实现更为精准高效的温度分区控制。简单来说就是，在发动机冷启动过程中，系统能够保持缸体节温器关闭，精确控制缸体冷却水流动和分布，加快暖机，降低摩擦，改善排放；而在理想工况下，横流式缸盖使冷却液可同时流经发动机各缸，维持缸盖低温，降低关键区域热负荷，这种设计相比传统纵流式依次流经的冷却方式优势明显，它保证了冷却均匀

性，从而在提升发动机稳定性的同时，大幅降低了油耗。

从动力性能、发动机效率以及经济性方面来看，全新一代 Ecotec 机型的优势非常明显，它不仅热效率大幅提升，动力性能在同排量机型中也属上乘，在发动机一直以来的积碳问题上，也有着不错的表现，那么它的 NVH 能力又怎么样呢？

为了达到一个较高的 NVH 水平，通用的设计师为全新一代 Ecotec 发动机设计了一个钟摆式的双质量飞轮，这种飞轮在传统的飞轮上增加一个吸振器，其中的呈钟摆型的离心摆往复作用，反向抵消并削减了来自发动机侧主动飞轮的扭转振动。在皮带的噪声方面，通用设计师带来了一个叫超越交流发电机减震器(OAD)的黑科技装备，它其实就是皮带驱动系统中



▲全新一代 Ecotec 1.3T 双喷射涡轮增压发动机。
◀别克 GL6。

的发电机单向耦合减振器，它工作的原理就是降低皮带张紧力波动，提升系统 NVH 性能。再加上静音正时链、低噪音油轨、聚氨酯泡沫声学罩等附件的使用，全新一代 Ecotec 的 NVH 性能有了很大的提升。不仅如此，全新一代的 Ecotec 还是个很容易“伺候”的机型，根据厂家公布的信息来看，92号汽油就可以妥妥的发挥出这款车的性能，同时也不用担心低标号带来的爆震和积碳等问题。

在汽车技术日益发展的今天，小排量发动机慢慢形成了主流，应用了更多的机电一体化技术，取得远优于上一代大排量发动机的性能。技术先进的全新一代 Ecotec 发动机，就是其中不错的一个。而基于产品的体验，消费者们对小排量发动机的偏见也会慢慢改变。