



在一些学校门口,电动汽车经常可见。王金强 摄

业界动向

电动“smart”

一辆精致小巧的奔驰Smart,排量只有1.0,价格可以卖到10万元以上,正因为它迎合了环保省钱、停车轻便以及具有汽车生产标准等消费需求。

今年3月17日,在中国大阳谷,一款造型和大小类似Smart的电动汽车,在此举行了上市发布会。这款电动汽车,也将卖到10万元以上。

锂电池为主要动力,引入韩国Vtech高性能交流电机电控系统,严格按照A00级轿车标准制造,“模块化”整体车架、承载式底盘、全数控模具车身、方向助力、变频空调、电动门窗、浮动钳式碟刹……这款A01纯电动汽车的安全性、可靠性、舒适性和耐久性得到了充分保障。

作为国内唯一获得美国交通部DOT证书的中国电动车企业的掌门人,陆付军2009年接受本报采访时,还在为国内对电动汽车政策的缺失而苦恼,时隔四年,为了研发这款富路驰A01电动小轿车,他狠砸了5000万元,耗时近3年。

从取得欧美通行证,到完成出口额由500万美元到1000万美元,陆付军花了十几年。而未来五年,他的目标是,出口1万辆车,实现出口销售额5000万美元。

这个目标的底气,不仅在于过去12年间他年生产棚车5000辆到2012年的5.2万辆,实现了量变,更在于对电动汽车生产标准和欧美市场规则的把握。

按照去年5月下旬工信部发布的《纯电动乘用车技术条件》,纯电动汽车必须满足“30分钟最高车速不低于80公里/小时,工况法续航里程大于80公里”的基本要求。小型纯电动汽车提升自身性能,满足纯电动汽车国标,就有可能获得国家标准认定,进而正式进入汽车市场。

实用至上

5月2日一早,德州市实验小学保安员桑西春开着他的“富路”牌汽车上班,引起了周围接送孩子的老年家长的好奇——跟汽车模样没什么两样,不用挂牌还省钱。

桑西春家住新河路附近,每天要到13里路之外的实验小学门口上班。“每天一个来回,遮风挡雨,都靠它了。”四十多岁的桑西春自嘲地说,现在他也算是有车的人了。

一个半月以前,天还挺冷,加上路又远,桑西春狠了狠心,花了26000元钱买了这辆小汽车。按他的账算,两万六再添点钱,就能买辆烧油的汽车了,可是挂牌费、手续费,加上驾照等费用又是一笔不小的开支,而这辆小汽车简直是一举多得。

桑西春的车内没有空调,但暖风挺热,还有天窗。“夏天好解决,开着窗对流,或者安个小电扇,就不那么热了。”一旁的老苏挺看好这种车,两年前,他花了29000元买了一辆红色的纯电动汽车。

老苏家住新湖南大街,距离实验小学有五里路,孙女开始上小学那天起,老苏就承担起接送孙女上学的任务,这辆电动汽车就是接送工具。

“已经换了一茬电瓶了,花了四五千块。”老苏说,其实算下来,三四万元也够买辆比亚迪F0、奇瑞QQ或乐驰类的烧油小轿车了,不过,对于上年纪的老人来说,实用才是最主要的。

让老年人花时间去“过五关斩六将”般考驾照,太不现实了。有了这辆电动汽车,不用考驾照,不用挂牌,四五十迈的车速挺安全,也不用担心被查被扣分。

当然,老苏在刚开始买车时,花了三四天练习。倒车、前进、拐弯,他自己进行了摸索练习才上路,毕竟,他上的是机动车道,要时刻注意路上的情况,不能对交通产生影响。

实用至上,也许不是有能力买燃油汽车的老人选择电动轿车的首要原因。

电动汽车路在何方

本报记者 王金强

市场推手

在实验小学、湖滨北路小学、长河小学等学校门口,老人接送孩子的密集人群中,这类电动轿车也最为密集。

当然,机动车道中也经常见到电动汽车的影子。“乍一看以为是烧油车呢,仔细一看才发现是电动的,按了好几下喇叭,它才开走了。”有着十几年驾龄的老司机王爱华说,看到电动汽车越造越好,他也有几分心动。

一些电动汽车车主自发地将“老接小”、“老年人代步车”等标志贴上车身,似乎时刻提醒着电动汽车生产商——操作简便、节能省钱,时速慢,适合老年人代步。

在经济技术开发区德州新能源汽车销售公司展厅内,总经理张志平甚至在车身上打出了“圆老年人的家轿梦”之类的促销标语。张志平介绍,低速、环保、省

量产之感

2012年,陆付军投入1.52亿元,对电泳线、冲压C号线进行二次技改,开发的新车型全部符合欧美等国际标准。

虽然小型纯电动汽车质量较前几年已经有了很大提升,但以铅酸蓄电池为动力源的小型纯电动汽车,依然面临着很多尴尬和政策壁垒。

用陆付军的话说,市场需求决定下,电动汽车从无到有,从没有政策约束它是否能上路,到电动汽车上路已成既定事实,再从市场推动更多的企业争抢这块蛋糕。“剩下的事情,就是出台政策进行整治和基础设施配套建设了。”陆付军说。

德州市交警支队车辆管理所的工作人员说,电动汽车的管理区域目前仍属空白,暂未纳入管

钱,遮风挡雨易操作,不用跑太远的路,符合老年人的消费需求。

短距离的汽车驾乘需要,告别汽油污染的环保要求、慢速行驶的安全需求,不再花费太多的成本的省钱省心愿望……老年人和农村市场最为广阔。5月1日中午,有着13年电动车制造经验的陆付军说,他的企业所生产的电动汽车,中心城市不是主打市场。

13年来,德州富路车业有限公司董事长陆付军时刻保持着一个习惯,对国家政策和市场目标人群的变化进行琢磨。在他眼里,以目前的情况看,中国正在逐步步入老年社会,绝对年龄数字意义上的老年人的出行,已经形成一块巨大的市场,传统的燃油汽车不可能完全满足老年人的出行需求,电动汽车大有可为。

另外,今年全国两会后,国家将投入9万亿进行小城镇建设,谁占领了广阔的乡镇市场,谁就赢得了未来市场的话语权。乡镇市场的消费结构和消费习惯,也跟

理。如果按《道路交通安全法》的规定,电瓶车都需要挂牌。然而,桑西春等电动汽车车主上路,并未被要求挂牌,保险、登记手续也没有纳入管理。

德州市人大代表刘呈祥认为,现在小型纯电动汽车车速每小时达80公里,在市区行驶速度与燃油汽车差不多,仅从车速方面考虑,应该挂牌行驶。同时因为没有制度的约束,部分小型纯电动汽车有不遵守交通规则的现象,不但容易造成拥堵,还给自己和他人带来安全隐患。

电动汽车技术日臻成熟,甚至出现电动汽车“国内不热国外香”的局面。另一个现实情况就是,农村电动汽车市场需求的日益显现,一些并无政策引导的电动汽车产品已经走进寻常百姓家。

今年2月28日,位于东风中路与新湖南大街交叉口东侧的德州首座多功能便民充电站投入使用。可同时符合国家标准

的电动汽车和电动自行车提供充电服务,既能满足电动汽车用户充电需求,又能为电动自行车用户提供应急充电保障。

该充电站位于城区繁华地段,投资30余万元,站内设置交流直流两用充电桩4台,电动汽车采用刷卡付费的方式,充电模式为定金额,单位为元,最大10元即100分钟。电动自行车采用刷卡和投币两种付费方式,充电模式分别为定电量、定金额、定时间和自动充满四种。

无论是电动车生产技术,还是配套设施的建设,都已不再是问题。陆付军说,相比而言,国内大多数城市建设还处于发展期,而在广大农村地区城镇化、城市化刚刚起步,电动汽车充电站等基础设施建设在我国具有较大的发展空间和后天优势。

“德州的相关政策也快下来了,这对我们实现国内量产产销和行业转型升级将是一大会遇。”陆付军说。

政策时间表

今年初,齐河县被定为我省小型纯电动汽车管理试点县,积极发展新能源汽车产业,参与制定技术标准,搞好产品检测和售后服务,开展车辆挂牌与登记管理,努力探索小型纯电动汽车发展的新模式。

德州市新能源产业推进办的曹磊告诉记者,在德州,电动汽车已经方兴未艾。譬如,齐鲁客车整车年生产能力达3500辆,年产6000辆新能源客车项目被列为省政府重点扶持项目;富路车业获得美国交通部DOT、EPA认证和欧洲CE论证,是中国第一家获得美国DOT认证的电动车企业,研发的电动四轮车、电动三轮车销往美国、墨西哥等十二个国家;华擎公司太阳能电池动力轿车已研制成功,续航里程超过150公里;新明玻璃钢制品有限公司生产的“贝州星”电动四轮车,现已生产三大系列,十几个品种,年产5000余辆;德州福兴电动车公司部分产品出口到东南亚等国际国内市场。

电动汽车发展的主要障碍,在于新能源汽车研发和产业推进。各汽车相关企业、高等院校联系沟通不够,现阶段新能源汽车开发及制造成本高、使用成本高、技术尚不成熟,新能源汽车产品开发存在一定的市场风险;新能源汽车关键零部件目前主要依靠对外采购与协作,不仅增加了产品制造成本,而且造成产业链的不完整,制约着整个产业的发展;新能源汽车消费环境和示范应用尚在起步阶段,消费环境有待加快建设,示范应用有待加快推进,消费市场急需扶持和培育。

今年4月23日,陵县12部门联合制定《陵县小型纯电动汽车管理暂行办法(征求意见稿)》,对小型纯电动汽车挂牌、技术检验、报废期限或里程、生产企业缺陷召回、产品质量不定期抽检等进行了细致地规定。

对此,德州市经信委相关负责人称,目前,德州市对电动汽车的管理政策已进入讨论阶段,近期即将征求意见并公布。