



虽然山东在低速电动车产业市场上进行了政策性引导和支持,但由于企业没有准入门槛,一批不具备生产条件的企业开始大量生产、销售。统计显示,仅山东省生产低速电动车的企业超过100家。一些小作坊、黑工厂生产的“老年代步车”充斥市场,以致劣币驱逐良币,一些正规企业面临诸多瓶颈。

工信部到底该管什么,不该管什么,且听企业吐槽——

中国造都要向特斯拉看齐吗?

本报记者 宋磊 廖雯颖 实习生 李娜 沈振

呼吁一>>>

在三四线城市跑得欢 何苦非要“高大上”?

在山东德州、聊城、潍坊、济宁、淄博等地,经常可以看到一辆辆挂着绿色“电”字牌照的各种颜色的低速电动车行驶在城市道路上。山东各级政府都非常支持这种低速电动车,并把相关企业划为山东省新能源汽车行业“十二五”重点支持企业行列。

然而,按照国家最新公布的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》和《纯电动乘用车技术条件》规定,低速电动车并未被纳入新能源汽车范围,这为山东生产低速电动车的企业戴上了“金箍”。

比德文控股集团股份有限公司总裁张博友说,近年来国家一直在推广新能源汽车,这对改善我国能源结构、推动环保事业发展起到一定的作用,但是科技部、工信部、发改委花了不少钱,好几个计划却落空了。“我认为国家盲目地拔高标准,过于重视高端电动车。”

据张博友介绍,现在国家允许生产的符合汽车标准的电动汽车,必须要同时满足时速达到80

公里以上,充电续航里程要达到80公里以上。“但这种车的技术难度很大,特别是对电池技术和控制技术的要求非常高,充电时并不能像加油那样快速充满,而像特斯拉这种高端电动汽车价格非常贵,有的要卖七八十万。”

张博友说,高端电动汽车在中国技术上不成熟,成本高,推广起来的效果并不理想。“家庭用车是我国汽车消费的主导力量,国家应该考虑的是社会的普遍需求,我们的低速电动汽车安全标准可以达到欧美标准,技术含量不一定很高,充电也不需要依靠社会能源,晚上利用家庭用电的谷电时段充电就可以。”

“我认为,国家现在确实需要好好分析分析,是不是一定得是高端的、高速的、高续航里程,按照汽车标准生产的就一定符合中国市场?”张博友一直有个疑问。

呼吁二>>>

在欧盟都能上路,为啥国内不行?

“现在社会上大量需求这种低端电动车,山东开始在5个城市进行试点,效果也不错。为什么国家一直不能将低速电动汽车纳入到新能源汽车的行列呢?”

山东省汽车行业协会和山东汽车工程学会联合撰写的《关于加快推进低速电动车分类管理的建议》中提到,如果默许粗制滥造的产品生产和销售,必将影响这一新兴产业的健康有序发展,如果在管理上继续不作为,待产业发展到一定规模再进行规范,必将重蹈电动自行车发展中“国标暂缓执行”的覆辙。

近年来,我省低速电动车生产企业投资规模不断扩大,山东时风集团一期投资10亿元的20万辆低速电动车项目、山东唐骏欧铃投资15亿元的20万辆低速电动车项目、山东宝雅德州分公司一期投资11亿元的10万辆低速电动车项目陆续建成投产;整车带动关键零部件发展,潍坊威能公司投资6亿元的7亿安时锂电池项目,主要为低速电动车配套动力电池组。

目前,韩国LS产电、上海云

汇环保科技、北京利维能公司等一批电驱动系统关键零部件等企业相继来山东省投资建厂。截至2013年5月,全省整车、关键零部件新项目总投资已超过150亿元。

据了解,目前按照我国四轮全地形车标准体系制造的车辆作为道路和场地车辆,大量出口到欧美等国家,由此造成了我国生产的低速电动车在美国、欧盟等发达国家的道路上可以行驶,而在国内却不能正常生产、销售和上路行驶的尴尬局面。

在我省5个试点城市中,只要符合条件和标准的低速电动汽车都可以上路行驶,但这仅仅是在山东省。而在全国,并没有一部明确法规,来对低速电动车的产品标准、速度、重量、驾驶人的要求等进行管理和规范。

张博友建议,当前,优先发展市场需求量大、技术适用性强的低速电动车更加符合我国国情。必须借鉴国外管理经验,尽快制定完善的标准、法规体系,按四轮摩托车实施分类管理,简化审批程序,明确准入条件,加快推进低速电动车健康有序发展。



地方质检员这样把关——

为了一声轻微异响 将整车重新拆卸

小张是比德文控股集团股份有限公司旗下雷丁电动汽车的一名质检员,一次产品下线做路试检测时,小张发现了一个很微小的异响。

这是一个几乎不会被非技术人员发现的小问题,也不会对整个产品造成任何影响,但是,小张却抓住这个微小的异响不放。

路试检测完毕后,为找出造成异响的原因,小张和同事将整车重新拆卸了一遍。

在和小张一样的质检员眼中,产品安全质量是出不得半点马虎的。“找出异响的原因,是为了防止设计缺陷而导致装备的误差。在新员工培训时,公司曾给每个员工灌输安全理念,产品安全高于一切。”小张说。

据了解,一台雷丁电动汽车从生产到出厂,总共要经过冲压、焊接、涂装、总装四大工艺,共计100多道工序流程,完全按照传统汽车工艺流程布局。产品从设计、选材时就注意安全标准,选用高强度钢板。按照国家质量监督检验中心碰撞试验的要求,雷丁电动汽车还在天津进行整车碰撞试验,以保障电动汽车的安全性能。

人人都要做高富帅吗?

特斯拉:

- 最高时速超过 **200**公里
- 百公里加速 **3.9**秒
- 单次充电最高续航里程 **502**公里
- 中国售价: **73.4**万元人民币
- 美国售价 **81070**美元

数据

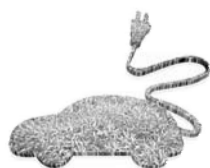
电动车成本为燃油车的1/4

以月跑1500公里测算

燃油汽车



- 每百公里油耗 **10**升
- 每升汽油价格 **8**元
- 每百公里燃油成本 **80**元
- 每月燃油成本 **1200**元



电动车

- 百公里电费 **6**元
- 每月电费 **90**元
- 加上电池折旧费每月 **200**元
- 每月成本 **300**元

延伸阅读

欧盟如何管理电动汽车

L6e轻型四轮车:空车重量不超过350kg(若是电动车,该重量不含电池);最大设计车速不超过45km/h;电动机最大连续额定功率不超过4kw;

L7e重型四轮车:空车重量不超过400kg(用于运输货物的车辆不超过550kg,若是电动车,该重量不含电池);电动机最大连续额定功率不超过15kw。

(注:L6e轻型四轮车,L7e重型四轮车相当于中国产的低速电动车,欧盟对电动车实行分级管理,只要达到上述标准,便可挂牌上路)

动向

汽车充电或将单独计费

电动汽车要想跑起来,必须借助电能的推动。比德文控股集团股份有限公司总裁张博友透露,未来我国将对电动汽车充电单独计费。

张博友说,国内现在普遍还是用煤发电,每天晚上10点以后,进入用电低谷期。“用煤发电,就是说晚上没人用也不能停止发电,但用电低谷时好多电就被白白浪费了。”张博友介绍说,我国每年浪费的夜间电量大概有9万亿度。

据了解,目前国内居民生活用电出现了“峰谷电”这种新模式,这是在城市开展试点的一种新电价类别。它将一天24小时划分成两个时间段,8:00-22:00共14小时为峰段,执行峰电价每度0.56元;22:00-次日8:00的10个小时为谷段,执行谷电价每度0.28元。

“我一个同学在潍坊供电局工作,他告诉我目前国家正在进行家庭电表的改进工作。”张博友说,“怎么改呢?今后家庭电表将有两个计费数,一个是电视机、电灯这些普通家用电器的用电,还有一个是专门针对汽车充电的电表,将单独计费。”张博友说,国家鼓励在谷电时段对电动汽车充电,“这个几乎是免费让大家充电。”

张博友认为,现在不用增加发电量,仅用夜间的谷电,就可以满足国内新能源汽车充电的需求。