

目前,行驶速度在50-70km/h低速电动汽车的身影在潍坊常常见到。体积小、价格低,尽管续航里程不高,然而较高的性价比,让低速电动汽车受到了很多消费者的欢迎。“如果能有明确的政策支持,电动汽车行业一定会有极快的发展。”采访中,许多业内人士表现出了对“低速”电动汽车市场前景的信心。

尽管人们有诸多理由反对它的发展,但不少企业仍对它的前景抱有信心,并在努力破除各种“障碍”。

低速电动汽车蜕变之路

本报记者 于潇潇



雷丁电动汽车亮相。本报记者 吴凡 摄。

低速电动汽车前景看好

12月12日,依照欧盟EEC标准打造的“全能新E代”雷丁D50电动轿车在潍坊下线。这款看齐欧盟标准打造的电动轿车除具备电动汽车共有的节能环保的优势外,产品品质和操控性、舒适性、安全性均已达到传统轿车的水平。

20日下午,在比德文工业园,山东梅拉德能源动力科技有限公司总经理舒欣告诉记者,早在下线之前,就已经有不少市民和经销商打电话咨询这款

电动轿车。

“我们对电动轿车的前景一直很好看。”舒欣告诉记者,记者在比德文公司看到,在公司的“发展历程”墙上,规划到2016年,比德文公司第10万辆电动汽车下线,比德文公司员工对此都信心满满。

最新研发的雷丁电动汽车设计时速在50公里左右,仍属低速电动轿车,而车辆的安全性、环保性等都已经大

大提高。

记者观察发现,与丰田、本田、比亚迪等公司生产的纯电动汽车相比,潍坊市场上常见的小型低速电动车由于性价比高,受到了很多消费者的欢迎。

“因为价格从两三万元到五六万元不等,对于城镇或农村地区的家庭来说,非常实用。”一位经销商告诉记者,目前,行驶速度在50-70km/h低速电动汽车的身影在潍坊常常见到。

市场亟需 出台行业标准

由于生产企业缺乏传统汽车生产资质,导致低速电动车无法进入国家机动车产品目录和工信部的汽车公告目录。也因此,没有一个可以依据的行业标准,这导致电动汽车行业“鱼龙混杂”,采访中,几家电动汽车企业的负责人都不约而同地用到这个词。

“如果能有明确的政策支持,电动汽车行业一定会有极快的发展。”潍坊广生新能源公司负责人李玉芝说,她的公司研发生产的太阳能电动轿车可使用太阳能和常规电能作为能源的电动汽车,可以边行驶边充电,可增加续航里程25%以上。“既增加了蓄电池的使用寿命,也降低了运行成本,真正达到了节能环保的效果。”

采访中,还有不少业内人士对低速电动车的发展前景表示乐观,“当年电动自行车发展的时候,很多企业也没有生产资质,但是随着电动自行车‘井喷’,最后还是名正言顺了。我相信我们的产品最后一样会名正言顺。因为,我们关心的是市场。什么是好产品?以市场为导向的就是好产品。”

采访中记者也了解到,面对纯电动汽车推广中的“低速”尴尬,一些相关政府部门已经开始展开行业摸底和车辆测试,对低速电动车进行评审。“希望能够尽快给低速电动车颁发‘准生证’,推动新能源汽车产业多层次健康发展。”舒欣说。

安全问题成人们反对理由

目前生产和销售的低速电动车并不需要通过国标安全检测。与之相对,传统燃油汽车强制检验项目有100多项,这些项目必须经过国家认可的相关机构检验合格后方可产销,并拿牌上路。

安全问题成为许多人反对低速电动车发展的理由之一。在他们看来,当前新能源汽车已经成为世界

汽车工业发展的方向,中国有可能在这一领域缩短与发达国家的差距,应大力发展以纯电动为主的新能源汽车,走高端路线。低速纯电动轿车技术水平较低,安全性差,所用的铅酸电池也不能代表发展方向,因此不应该鼓励这类低速电动车发展。

今年工信部出台的《节能与新

能源汽车产业发展规划》对未来中国新能源汽车发展明确了“以纯电动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略取向”,并规定到2015年纯电动汽车最高车速不低于100公里/小时,综合工况下续航里程不低于150公里。很多专家表示,这么高的门槛实际上是把低速电动车排除在外。

电动汽车企业的突围

“雷丁”电动汽车上市时,号称“第三代电动汽车”。

按舒欣的理解,电动汽车发展经历了早期的玻璃钢电动汽车、用传统燃油车改造而成的电动汽车,而雷丁电动汽车所有产品技术均为自主设计研发,解决了传统电动汽车产品质量不稳定的拦路虎。

比德文是从2008年开始设计电动汽车的,当时中国市场上已经开始有低速电动汽车,比德文敏锐地捕捉到

这一点。2009年,比德文生产的第一辆电动汽车上市,为两座的小型电动汽车,售价19800元,当年卖出几百辆。

不止是比德文,几乎所有的电动汽车生产企业都于2009年前后开始“发力”进入市场,“每年销量大约要翻一番”,舒欣说,这些早期的电动汽车多为“玻璃钢”材制,蓄电能力在100公里左右。

“第二代”电动汽车多为拼装车,即购买车壳,回厂拼装。“直到现在,很

多小厂家还停留在购买车壳、回厂拼装的低级发展阶段。”一名不愿透露姓名的业内人士向本报记者表示,这些车在质量、性能等方面不尽人意,反对发展低速电动汽车的声音也越来越多。

2011年,意识到市场上出现的问题,比德文停止向市场投放电动汽车,开始研发第三代电动汽车。“就是要完全自行设计研究,真正实现零油耗、零排放”,舒欣对此解释。