

郑飞小区成国内首个大规模私人用电动汽车示范运行点

首批100辆车用3年了,还没取得“名分”

电动汽车:为何吆喝得响买的少

车辆上牌难,宣传普及需加强



张随升老人给记者演示如何给电动汽车充电

私人用纯电动汽车的出镜率没有电动公交车的出镜率高,但是未来市场空间却是最大的。作为国内私人用电动汽车首次大规模示范运行城市,郑州市早在2009年,就对郑飞小区进行试点,投放了100辆纯电动私人汽车,希望通过试点获取电动汽车在实际运行中遇到的问题,以便进行改进和提升,为将来量产做准备。

3年多过去了,这批试点车辆虽然存在电池衰减、充电难、维修难等问题,但是使用者认为这些问题不足以抵消车辆的运营成本、零排放等优点。

在采访中,有行业管理部门的负责人曾忧心忡忡,“拥有整车资质可以上国家目录的汽车企业,对电动轿车发展态度‘暧昧’,补贴不明确,电池有瓶颈,市场不明朗。与此同时,没有资质的改装企业风起云涌,车上路没有牌照……”

“我们一直在做技术储备,专门的生产线也做好了。可以说一切准备就绪,随时可以投入量产,但是也不能轻易动作。”补贴、牌照、电池、配套设施,成为电动轿车发展的几个重要瓶颈,而未来如何,一切都仍待突破。 郑州晚报记者 李丽君 文/图



郑飞纯电动电动汽车

私人电动轿车试点

100辆纯电动汽车投放试点

2009年12月13日,位于郑州市南三环的郑飞小区吸引了全郑州人的眼球,100辆私人用纯电动汽车在这里举行发钥匙仪式,这是国内电动汽车行业第一次针对私人用户的大规模上路示范运行。

这100辆电动汽车被郑州市公安局核发了运行牌照,按照与郑州市政府签订的有关协议,郑飞公司将首批牌照为“豫AEB00试~豫AEB99试”100辆电动汽车面向公司员工销售,并在郑州辖区范围内示范运行。整车销售价格为10万元,每车每月还能领到最高600元的车体广告费、试验测试费。

1公里才花1毛多钱

9月6日下午3时,记者来到位于南三环的郑飞小区,在

108、109栋楼前,记者看到5辆示范运行车在停车场停放着。“绿色环保新能源郑飞纯电动汽车”的车体广告让你一眼就能认出它,车后窗上“百公里耗电7~10度”的承诺依然很抢眼。

见到记者,小区居民张随升老人的老伴就大肆夸赞这款车。“特别省钱,一年才花1000块钱。这辆车是女婿给他们买的。”

“前3年,每年的电费基本上都是1000块钱,第一年的时候我还专门核算过,我们使用的电费是按照照明电收费的,一度电5毛6,我用这一年的电费除以全年跑的公里数,最后一算,一公里才花1毛多钱。”

每家都有自己的充电箱

平时居民们是如何给电动汽车充电的呢?

据张随升介绍,这款车有

两种充电方式,一种是220伏的电压,完成充电需要8个小时;另一种是380伏的电压,完成充电需要4个小时。他打开后备箱,拿出一条食指粗细的电源线,这就是专门给汽车充电用的。“为了方便居民给电动汽车充电,小区在凡是有电动汽车的住户楼下都建有专门的充电站。”

老人带着记者来到109号楼的西头。在离楼房七八米的地方,记者看到了给电动汽车充电的充电站。远看有点像电话亭,一个充电站上面有四个封闭的小箱子。地面上写着“充电通道请勿占用”的字样。

“每家都有自己的充电箱,有钥匙,箱子里面有电表和电源,车子没电了,可以停在自家的充电箱旁边充电。”老人说,电表用来统计用电量,每年交一次电费。

问题及建议

四类问题需要解决

在试开的3年多时间里,纯电动汽车有哪些问题需要解决,张随升也进行了总结。

电池问题。“刚开始的时候,电池充一次电8个小时,能跑280公里,2年以后电池没有原来的续航时间长了,充一次电只能跑150至180公里。”张随升老人说。

停车位问题。虽然小区配有专门的充电站,却没有固定的停车位。“一次充电需要8个小时,基本上都是晚上充电,如果回家晚了充电通道被堵了,就无法充电。”

维修难。“车子虽然没有大毛病,但是有一些小毛病,多数都是电器问题,比如无法启动、座椅调节、刹车片等。”老人说,他的车坏了,到外面找维修的地方都不敢修,每次都是到厂里维修。遇到换零件的话,好多零件配不来,因为有些零件是从其他厂进的。

成本高。“前3年我们收到车体广告费、试验测试费2.8万元,尽管如此,许多人还是认为花10万元买一台这样的车太贵。”老人说,在市场上,10万元完全可以买一台功能、空间比这种车要好要大的车。

纯电动汽车建议普及

尽管在使用中遇到一些问题,但是老两口还是强烈希望推广纯电动汽车。“发展前景是非常好的,最重要的是环保,其次是经济实惠。”老两口说,“国家应该支持它,发展它,完善提高它的科技含量,在全国、全市普及它。”

据记者了解,试车者在使用过程中遇到的电池、充电站、成本等问题,车企已经获悉,并进行了改进,政府也在出台一些相关支持政策。在接下来的报道中,《郑州晚报》将会进行详细报道。

发展瓶颈

电动汽车认可需要宣传普及

记者在网上一搜发现,今年3月,上汽荣威新出一款纯电动汽车E50,售价为23.49万元,充电接口的结构采用国家统一标准,可以直接采用220V 16A普通家用电源插座进行充电。荣威E50除了可以免费获得上海地区的新能源车牌照,还将分别享受最高6万元的国家补贴和最高4万元的地方补贴。

昨日,记者电话联系了郑州的荣威4S店河南锦程汽车。销售人员表示,这款车推出后,这么长时间没有几个人问,而且河南范围内

没有现车。对于这款车在河南销售的补贴政策问题,该销售人员只说价位最低应该是13万多元,但是河南的补贴政策还没有。

为什么几乎没有人询问呢?销售人员说,大家对纯电动汽车的认可还不高。

“名分”成政策突破的关键

采访中,一位了解此次试点的人私下告诉记者,今年开始,郑飞小区的100辆车没有再获得车管所颁发的临时牌照,这意味着这批车将无法上路行驶。

据了解,3年前,为了支持新能源汽车的发展,郑州市给郑飞的100辆电动轿车开了政

策的“口子”,发放临时牌照上路,但是需要3个月换发一次,这对于没有整车生产资质、改装车辆不能上目录的郑飞的小轿车来说,已经是一次重大的突破。

据有关部门介绍,在外地的电动车示范运营中,针对没有资质企业改装的电动出租车的上路,不少城市已经开始发放加上“电”字的电动汽车临时牌照,在有限范围内运营。“国家的法律、法规是不允许的,安全性不能保障,不发牌照是合法合理的。但是面对电动汽车走进市场,也需要政府有魄力去做一些突破。”业内人士如是说。