

纯电动车指标虚高 别让人吃药

新华社日前一篇“新能源车夸大宣传乱象”的调查称,京城多位的士司机反映,他们使用的纯电动汽车宣称能跑200公里,实际只能跑120-140公里,拉活时总提心吊胆;某专业汽车网站对充满电后的多款纯电动汽车评测,冬天全程开空调暖风情况下,实际续航里程与厂家宣传的最大续航里程相差甚远,个别车型偏差超过50%,号称续航300公里竟然只能跑130公里;有消费者抱怨“充满电的车停放三天,整车就没电了”。该调查说,不少纯电动车电池容量“虚标”、续航里程“虚高”、漏电现象严重等,困扰着纯电动车的使用,消费者的吐槽和投诉,正呈上升趋势。

有专家指出,不少车企的产品公告所称续航里程,通常是理想工况下的续航里程,是

等速情况下的续航里程;但用车环境并非那么理想那么等速,严冬大寒开暖空调,路途遇上较长时间堵车,使用时的实际续航里程数值与厂家公告宣传大相径庭。企业推介时的夸大宣传,“续航里程超凡卓越”、“超长续航运行无忧”,往往让消费者“吃药”。

续航里程是目前纯电动汽车发展的短板,也是纯电动汽车最关键的技术指标,它决定着车辆的实用性和出行范围。纯电动车行驶存在隐患,一旦因电量耗尽而失速,将导致交通事故。笔者以为,车企应从供给侧加大动力电池的研发力度,优化电动汽车的性能;政府有关部门应完善车企及产品准入管理,加强车企诚信体系建设,严肃整治纯电动车“公告”和推介中的夸大虚假。

3月11日工信部印发《关于进一步加强汽车生产企业及产品准入管理有关事项的通知》。24日又在京召开汽车生产企业及产品生产一致性管理工作会议,多个部、委、局负责人、70余家整车发动机企业以及中汽协、中汽研和交通部公路研究院等相关人士参会,部署《通知》落实事宜。纯电动汽车“公告”和宣传中续航里程与使用中实际续航里程严重“不一致”的问题,也在整治范围之内了。

工信部强调,车企必须按《通知》规定,编制、执行并适时调整《企业生产一致性保证计划》,保证生产和销售的汽车产品持续符合强制性标准法规要求,保证其产品有关技术参数、配置和性能指标与《公告》参数和《机动车出厂合格证》参数一致。7月1日前,已公告企业应向

工信部提交《汽车生产企业诚信自律承诺书》,向社会公布,接受社会公众监督。工信部也将建立车企信用数据库,对违法违规车企列入黑名单。

车企的产品“公告”中,不仅应标注等速工况下的续航里程,而且还应标注极端工况下的续航里程,或者标出通常续航里程和最高续航里程,供消费者选购车型或使用心中有数,缓解不必要的里程焦虑。

对此,中国标准化研究院副院长巫小波表示:新能源汽车发展很快,很多标准体系都需要完善,他建议“涉及厂家标注续航里程和各种极端工况下实际续航里程之间的误差”,政府应尽快出台“认定标准”。政府、企业和消费者均有法有标准可依。

张伯顺

新能源车市场的欢喜与考验

上周被新能源车的各种信息轮番轰炸。

先是3月29日,特斯拉3的上市引发粉丝们连夜排队订车;第二天,上汽与大众汽车和斯柯达汽车签署备忘录,未来5年,上汽大众计划投资约150亿元人民币,开发斯柯达品牌新能源汽车;3月31日,比亚迪在北京上市了纯电动汽车EV300和e5;到了4月1日,清明小长假放假前一天,上海地区新能源车推广应用补助标准出炉,虽提高了门槛缩水了补贴力度,但混得越好的车拿到的补贴越多;当天,工信部公布了第三批新能源汽车推广应用推荐车型目录,有309款车型入选;中午时分,特斯拉3在美国上市,售价3.5万美元,粉丝们一片欢呼。

好一派欣欣向荣的景象。

翻阅厂家的新能源车规划,未来更是一片欣欣向荣,令人欢喜。到2020年,从数量上来说,上汽集团将投放30款以上具有国际先进水平的全新产品,年销量力争达到60万辆;东风集团的新能源车销量目标为80万辆;广汽集团新能源车数量扩展至十余款,实现产销量突破20万辆;北汽集团新能源车年产销要达到50万辆;奇瑞汽车的新能源车将达20万辆;吉利汽车更厉害,纯电动、插电式混合动力以及油电混动三种技术路线并举,目标是新能源汽车销量占到总销量的90%,达到108万辆;一汽集团较为谨慎,计划新能源汽车占据全国15%的市场份额……但各车企计划总量远超十三五规划的500万辆。

现实也有冰冷的一面。虽然2008年年底新能源车开始示范推广,到2013年开始私人购车推广补贴,但从2015年前10个月的数据来看,新能源汽车销量主要集中在限购城市,接近了总推广量的八成,其他地方销售业绩惨淡。假使没有国家补贴和免费牌照的助推,新能源车的销量可能还更惨淡。

目前,各车企新能源车生产已发力,去年我国新能源汽车呈现爆发式增长,产量37.9万辆,同比增长3.5倍,而2016年产量有望突破60万辆。事实上,2016年全国主要限购城市的新车指标仅63万辆,销售压力渐露端倪。

更值得注意的是,国家补贴将逐年减少,2017年至2018年新能源汽车补贴标准,将在2016年基础上下调20%,2019年至2020年下降40%,2020年以后补贴政策将退出。在政府补贴上“失宠”的新能源车,将直面市场赤裸裸的竞争。到那时,产量高达600万辆的新能源车市场,将会是众多车企面临的又一大考验。

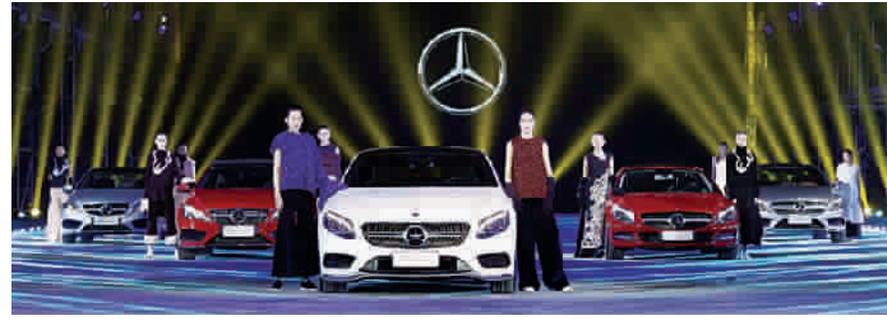
姚琼

之诺联手多品牌倡导绿色出行

3月30日,之诺品牌联合上海绿地申花足球俱乐部、电动汽车分时租赁推广先锋EV-CARD、用车软件优步等,在上海举办了一场论坛,共同倡导更加节能环保的出行方式,推广新能源车的普及。

之诺品牌是华晨宝马打造的新品牌,旗下首款产品之诺1E采用国内先进的电池技术以及宝马集团的电机、电控技术,零尾气排放,无污染。起步时即可拥有250牛米的最大扭矩,具有独特的驾驶乐趣。

活动现场,之诺项目实施副总裁朱彤向申花俱乐部交付了4辆纯电动之诺1E,为球队提供“0排放”出行服务。同时,之诺还将在虹口足球场安装4个充电桩并面向公众开放。双方还表示,未来将针对球迷和公众推出系列新能源车体验活动。



全新奔驰C级轿跑风尚之夜上市

一场浓墨重彩勾勒的视觉盛宴——2016梅赛德斯-奔驰风尚之夜3月30日在京落幕,两款全新车型奔驰C 200及C 300轿跑车同步上市,售价分别为38.28万元和48.88万元。夜幕中,全新C级轿跑车凭借行云流水的优雅线条与精致动感的内饰,与在场潮流元素及时尚魅力相得益彰,完美演绎出“新豪华主义”的理念。

作为C级车家族最具动感气质的车型之一,全新C级轿

跑车全系均搭载节能高效的2.0升涡轮增压发动机,其中C 200轿跑车拥有184马力最大功率输出以及300牛米最大扭矩,C 300轿跑车则凭借245马力的最大输出功率和370牛米的最大扭矩,延续了奔驰家族一贯强劲的动力表现。此外,配有5种不同驾驶模式的动态操控选择系统,以及同级车型中唯一配备的空气悬挂,更为驾驶者带来驭动于心的丰富驾控乐趣。

梅赛德斯-奔驰一贯的安全基因也深植于全新C级轿跑车中。标配的碰撞预防辅助系统增强版和注意力辅助系统等诸多智能驾驶辅助系统的应用,为驾乘者提供了最高规格的安全性。其中,限距控制系统增强版更堪称“跟车神器”,不仅帮助车辆与前车始终保持安全距离,还可在必要时时刻制动或加速车辆行驶,进一步升级驾驶的安全性和舒适性。

余音

4月5日,上汽官方宣布,其与阿里联手打造的全球首款量产互联网汽车命名“荣威RX5”,将于北京车展与公众见面。

“R”,即是荣威超级互联网SUV,也是荣威“品位科技知你知行”品牌理念的体现。“X”,代表无限未知,喻意荣威RX5将通过“数字赋能,汽车互联”,插上移动互联的翅膀,打造“人-车-世界”互联的未来汽车生活。同时,“X”也代表极致完美,喻意荣威RX5以创新思维为移动互联网时代用户提供城市智能出行解

上汽命名全球首款量产互联网汽车 “荣威RX5”北京车展亮相

决方案。据专业分析,荣威超级互联网SUV是国内唯一同时采用全LED大灯和泊车照明模式的中国品牌车型。由于LED灯的颜色和亮度更接近日光,响应速度更快,使用寿命和照射距离也更长,已逐步应用在豪华品牌及合资高端车型,将取代氙气灯成为主流趋势。

林夏



意大利超跑品牌兰博基尼两驱车型Huracán LP580-2近日在新天地兰博基尼上海中心盛大发布。这款后轮驱动的Huracán车型,经过别具匠心的设计与调校,不仅拥有绝佳的外观造型,同时更将兰博基尼独具腔调的驾驶体验演绎至极。

相较于四驱版车型,Huracán LP 580-2的外观设计更加独具一格。车辆前部、尾部经过重新设计,凸现更加年轻、鲜活的外观造型,也更具航空科技感。LP 580-2车型搭载5.2升V10自然吸气发动机和7速双离合变速箱,配置了气缸闭停技术,最大输出功率580马力;车量净重仅为1389千克,相较于四驱版本,车辆减重33千克。带有平衡杆及全新弹簧的双横臂悬架,令Huracán LP 580-2的扭转刚度较Gallardo LP 550-2提升50%。

雨林

哈雷试驾活动再度来袭

哈雷戴维森在不断为摩托车骑士奉上令人兴奋产品的同时,也带来独一无二的骑行体验。近日,哈雷戴维森宣布于3月1日至4月30日期间,再次举办试驾活动,体验2016全新暗黑定制系列哈雷运动者883硬汉、运动者Forty-Eight、Street750车型。

三款全新2016年款暗黑定制系列车型,以强大的性能以及卓越的外观势可谓重新定义了整个摩托定制行业。锻造、精炼、加工直至极简完美的运动者883硬汉和Forty-EightTM车型在功能与风格之间达到了完美平衡,使其拥有自己独立风格之余,仍可激发车主自我创作的灵感。而将都市元素融入暗黑定制系列而生的Street750车型更是跨入了以顾客需求及喜好为主导的定制新时代,引领着全球风潮。