

2014年度第四批C-NCAP车型评价结果公布

科技日报讯(记者陆鸣)12月26日,中国汽车技术研究中心在天津公布了第四批14款车型的C-NCAP评价试验结果。

2014年度第四批C-NCAP评价试验车型有14款,包含1个小型车、6个A类乘用车、4个B类乘用车和3个SUV车型,其中有10个车型为企业自愿申请评价,车型包括:东风裕隆汽车有限公司纳智捷牌DYM7202BAA5型轿车、广汽菲亚特汽车有限公司菲亚特牌GFA7140KBB型轿车、神龙汽车有限公司东风标致牌DC6422LLBM型多用途乘用车、天津一汽丰田汽车有限公司丰田牌/TOYOTA TV7183PREMIUM型轿车、宝马牌/TOYOTA迷你牌MINI COOPER XM51型乘用车、上海通用东岳汽车有限公司雪佛兰牌/CHEVROLET SGM7140GAA1型轿车、中

国第一汽车集团公司一汽牌CA7209ATE4型轿车、长安马自达汽车有限公司马自达牌/MAZDA CAM7150A5型轿车、广汽丰田汽车有限公司丰田牌/TOYOTA GTM7150AB型轿车、上海大众汽车有限公司斯柯达牌/SKODA SVW71615FM型轿车、东风汽车公司风神牌DFM7150F1B型轿车、北京汽车股份有限公司北京牌BJ7180C6FM型轿车、重庆长安汽车股份有限公司长安牌SC6469A5型多用途乘用车、北京现代汽车有限公司北京现代牌BH7160QAY型轿车。

据介绍,上述车型用于碰撞试验的车辆全部由C-NCAP管理中心工作人员严格按照C-NCAP程序直接从各品牌经销商处购买,用于评价的驾驶员座椅也从车辆经销商处购买,并在媒体和管理中心专

业技术人员的监督下从商品车上直接拆卸。全部车型按照《C-NCAP管理规则(2012年版)》依次进行排放油耗测试、三项实车碰撞试验以及鞭打试验,最后分别按照C-NCAP规程进行评分和星级评定。对于配置了ESC(车辆电子稳定控制系统)的车辆,C-NCAP管理中心还有专业技术人员对由具有专业检测能力的第三方国家级检测机构出具的该系统的技术性能检测报告予以审核并确定是否可以获得C-NCAP的加分。

目前,2015年度的第一批评价车型和试验计划也已基本确定,试验将于2015年1月开始。按计划,2015年上半年的C-NCAP评价试验仍将按照2012年版评价规则进行,2015年版新规则将于2015年7月1日后正式开始实施。



■资讯

全国最大电动出租车充电桩即将投运

位于北京市通州区潞城镇霍屯村的通州潞城电动出租车充电桩,预计年底即将投入运营。该电动出租车充电桩包括交流充电桩125个,直流充电桩50个,是目前国内最大的电动出租车充电桩。

据报道,通州潞城电动出租车充电桩由北京华商三优新能源科技有限公司(下称华商三优)投资建设。该站采用以交流慢充为主,直流快充为辅的整车充电模式,站内安装14千瓦“一桩双充型”交流充电桩125个,37.5千瓦直流充电桩50个。交流慢充桩6至8小时可使车辆充满电,一般用于夜间充电;直流快充30分钟可快充80%的电量,1小时可使车辆充满电,一般用于日间充电。该站可同时为300辆电动出租车提供充电服务,设计每天满充最大服务能力超过1500车次。

通州潞城电动出租车充电桩建成后将成为目前全国规模最大的电动出租车充电桩,与已投运一年多的通州小圣庙电动出租车充电桩相距约4公里。两站将形成沿东六环“南北呼应”的通州区域电动出租车充电集群,可为超过500辆电动出租车提供充电服务,将有效提升通州片区电动出租车的服务半径,极大便利通州居民的区域出行需求。

发改委明确充电桩设施扶持性电价政策

近日,国家发展改革委下发《关于电动汽车用电价格政策有关问题的通知》(以下简称《通知》),确定对电动汽车充电桩设施用电实行扶持性电价政策。

《通知》明确,对经营性集中式充电桩设施用电实行价格优惠,执行大工业电价,并且自2015年前免收基本电费。居民家庭住宅、住宅小商业等用电,执行居民电价。电动汽车充电桩设施用电执行峰谷分时电价政策,鼓励用户降低用电成本。

《通知》提出,要按照确保电动汽车使用成本显著低于燃油(或燃气)汽车使用成本原则,合理确定充电桩服务费。在充电桩设施经营企业向用户收取的电费、充电桩服务费这两项收费中,电费按照国家规定的电价政策执行,充电桩服务费由地方按照“有倾斜、有优惠”原则实行政府指导价管理。2020年前,各地要通过财政补贴、无偿划拨充电桩设施建设场所等方式,积极降低运营成本,合理确定充电桩服务费,让消费者得到更多实惠,增强电动汽车竞争力。今后,根据市场发展情况,充电桩服务费逐步通过市场竞争形成。

《通知》强调,将电动汽车充电桩设施配套电网改造成本纳入电网企业输配电价,电网企业不得收取接网费用,减轻电动汽车用户负担。

长安CS75将推混动版车型

长安新能源汽车有限公司总经理任勇近日向媒体表示,CS75的PLUG-IN车型也将在未来推出。CS75是长安旗下畅销紧凑型SUV车型,于今年4月底上市,至今今年11月其销量已达到4.67万辆,明年长安还将推出四驱版CS75。据悉,长安CS75新能源车型将采用插电式混合动力技术。

从明年起,长安新能源布局将整体提速,重点发力新能源私人消费市场。明年1月,长安将推出酝酿已久的逸动纯电动,并将其年销量目标定位2000辆,后续将推出插电混动版、插电混动版逸动。扩大产能也是长安加速新能源布局的一部分,未来长安将在北京、重庆、深圳打造三个新能源汽车生产基地,来满足全国市场需求。

长安新能源产品布局能提速发展源于此前的技术积累。长安汽车自2001年就已涉足新能源领域,当年推出了量产混合动力版杰勋,并一直为公共服务领域提供新能源车型,为长安今后加速新能源产品布局做好了技术铺垫,储备了包括纯电动、混合动力及插电式混合动力三项新能源技术。根据长安汽车规划,到2020年长安将打造3个混合动力平台、1个Plug-in动力平台、两个纯电动平台,新能源汽车产销将突破65万辆。

全自助分时租赁方式在京兴起

□ 樊春艳

每小时30元的租赁价格可谓亲民,用手机即可进行全自助式租赁用车可谓时尚,借助公车改革的契机,一款名为Green Go(绿狗)的电动汽车租赁模式进驻科技部后,引起了业内专家和普通大众的广泛关注,大家不禁感叹:电动汽车还可以这样租!那么普通市民何时能享受到这样的服务?这背后有着怎样的经济账?

避开传统租车市场 找准EV特有市场空间

北京恒誉新能源汽车租赁有限公司北京分公司总经理战静静是国内最早一批从事电动汽车分时租赁的亲历者,当记者问及电动汽车分时租赁走到现在是否走过弯路时,她笑答:中国的电动汽车分时租赁是在实践中探索,还谈不上走弯路,但确实进行了路线上的微调,即从传统租车市场普遍定位的节假日长途(100至400公里)租赁市场中区分出来,重点瞄准了两类应用,一类是市区的公务出行,另一类是租赁点周围300至500米居民的私人出行。

战静静称前者为B2B,后者为B2C,前者是在政府机关、写字楼、大型停车场等位置布局车辆和充电系统,后者则需要较大规模的居民区进行布局,这样的市场定位,既避开了成熟的传统燃油车租车市

场,其每天159元或每小时30元的租金又远低于出租车,而之所以定位这个市场,是由当前纯电动车的特点决定的,当前纯电动车的续航里程普遍在100—200公里之间,充电也不够便利,一整天或一周的长租方式并不适合纯电动车,而分时租赁则将一整天的车辆使用权拆分开来进行出租,用户不需要等待车辆充电,而是直接提取充好电的车辆,既提高了用车效率,也能让更多人尽快地接触到纯电动汽车,对纯电动车的使用知识普及和快速推广将起到较大的促进作用。

实现全闭环租赁用车 未来支持快充模式

经过Green Go分时租赁在科技部中的应用,大家对Green Go的自助租车都产生了较大的兴趣,据战静静介绍,这套系统是由国电南瑞等合作伙伴共同开发,目前适用车型包括北汽系列、比亚迪e6、华晨宝马的之诺1E、晨风E30等,基本涵盖了市场上主要的纯电动车型,并在国内率先实现了全闭环的自助租车服务,包括约车、用车、还车、交费的全部环节。首先,用户通过客户端(手机或电脑)找到合适的租赁点看是否有车可约(电池容量低于30%的车辆不显示在系统中),然后租车和用车可以自助完成,当驾车回到租赁点进行充电时,被视

为使用结束,可以用客户端进行支付,未来还可以支持快充。

战静静介绍,虽然全自助式租车服务在技术上已经没有问题,但由于电动汽车以及这种使用方式都是新生事物,目前还需投入一定的人力进行使用培训,并现场解决问题。对此战静静也充满信心,她用智能手机的普及来比喻全自助分时租车的前景,智能手机刚出现时人们要适应和学习,但经过一段时间,将不是问题。战静静规划未来可以实现一个人管理20辆以上的纯电动租赁车,实现全自助分时租赁。

运营车辆超三千EV 保有量超10万辆的经济账

无论何种模式,赢利都是企业的终极目标,目前纯电动汽车租赁企业要承担车辆购买、建充电设施等先期较大的投入,在记者问及运营至多大规模可以实现收支平衡乃至赢利时,战静静向记者解释了这个规模要包括两方面含义,一个是租车企业自身的车辆规模,另一个是纯电动车的社会拥有规模,两个规模缺一不可。而后者关系到整个城市的充电网络情况,一个大型城市纯电动车辆超过10万辆,与之匹配的充电网络应该具备了一定的规模和便利性,会更有利于租赁行业的发



展,至于具体的数字,战静静及她的团队显然是算过这笔账,因为她的答案很快脱口而出:运营车辆超过3000辆,城市电动汽车保有量超过10万辆,这时就有经济账可算了。当然,租赁点的布局也很重要,投入的车辆使用率越高,回报就越高。对此,战静静介绍了其租赁点建设计划,即以中心站和卫星站相结合的方式布

局,中心站规模较大,相当于辐射一定区域的“血库”,并承担着运营车辆在周边几个卫星站依据约车情况进行调度的职能,在城市外围还有维保场地进行后援服务。她还介绍,到明年年初,将有1500辆左右的纯电动车陆续投放北京市场,供市民租用,目前一些车辆正在履行上牌程序,不久就可以出现在各个租赁点。

美国UL联合上汽进军电动汽车业

科技日报讯(何晓亮)近日,美国UL与上海汽车集团股份有限公司(以下简称上汽集团)签署合作谅解备忘录,并达成多项备忘录,共同推动中国电动汽车行业安全、稳步发展。此次合作涵盖检测、认证、咨询、培训等诸多方面,进一步加深了双方在电动汽车领域的战略合作。

据了解,近年来美、欧、日、韩等发达国家都在推动汽车产业的转型发展,各国政府相继发布电动汽车发展战略和国家计划,全球范围内形成了电动汽车发展的热潮。经过10多年的不懈努力,中国在电动汽车整车技术、电池、电机、控制系统、技术

标准、检测能力、基础研究等方面得到了长足的发展,但仍存在着技术不成熟、可靠性、耐久性、社会配套体系不健全等诸多市场化的阻碍,因此需要在开放的市场环境中,寻求公正权威的第三方检测机构的协助,进一步加强国际合作,以不断推动电动汽车的安全发展。

据介绍,UL一直致力于车用电池及行业标准的研发与制定,其中包括全球第一本车用电池包的安全标准UL2580,电动汽车充电桩/站(直流)安全标准UL2202,电动汽车充电用插头/插座连接接口安全标准UL2251,电动汽车电机安全标准

UL1004-1等。同时,UL安全标准是美国市场准入唯一国家标准,目前,电动车充电系统的产品或零件进入美国市场,必须符合美国国家电工法规,关于产品必须通过UL列名认证的要求,即必须依据现有的UL电动车标准进行产品认证。此外,UL也是各国标准制定委员会的核心成员,不断帮助推动电动车标准及法规的制定和完善。

目前,上汽集团是国内A股市场最大的汽车上市公司,也是国内最大的汽车类原始设备制造商(OEM),主要业务涵盖整车、零部件的研发、生产、销售、物流、车载

信息、二手车等汽车服务贸易业务,以及汽车金融业务。

据了解,此次合作谅解备忘录签署之前,UL与上汽集团在电动汽车电池包等相关领域已有相当程度的合作。自2013年5月,UL开始为上汽集团提供电池耐用测试,在针刺、火烧、旋转、跌落等8项极端滥用测试条件下,验证电池在极端条件下的安全性;UL基于强大的安全开发经验,与上汽携手对电池安全性进行了不断的改善。此外,UL还提供相应的咨询服务,提供重要且有效的合规性支持,让相关工作人员在产品开发周期的不同阶段理解

安全标准的重要性。在产品认证方面,上汽集团也投入大量人力、物力、财力方面的保障,积极配合UL技术人员分析测试工作,最终,上汽集团电动汽车电池包于今年9月通过UL2580标准认证,确保了车用电池包的安全性,有利促进了产品本土销售,也为进军美国及国际市场打下坚实基础。

对于此次合作,上汽集团方面表示,将UL的安全标准贯彻在产品的设计中,能帮助上汽在产品开发初期就掌握安全的设计要点,从而更全面的保障产品安全,增强消费者的购买信心。

北京本年度剩余新能源车指标将不再并入明年

□ 张宏

12月25日,北京本年度最后一次小客车购车摇号举行,227万申请者争夺普通小客车指标,基础中签比达到151:1。新能源车指标绰绰有余,无需摇号。

经市公安局交通管理局审核确认,2014年4月26日中签过期末用个人普通小客车配置指标734个,按规定纳入本期个人普通小客车配置指标,因此本期将随机摇出个人普通小客车指标19804个;摇出单位普通小客车指标1300个。2014年4月26日中签过期末用个人示范应用新能源车小客车配置指标1618个,2014年第5期未

配置的个人示范应用新能源车小客车指标869个,按规定纳入本期个人示范应用新能源车小客车配置指标,因此本期将配置个人示范应用新能源车小客车指标4157个;2014年第5期未配置的单位示范应用新能源车小客车配置指标2646个,按规定纳入本期单位示范应用新能源车小客车配置指标,因此本期将配置单位示范应用新能源车小客车指标4316个。因本期个人和单位示范应用新能源车小客车指标申请数均小于本期指标配额,无需摇号,直接配置。

不过按照规定,本期剩余的新能源车

指标将不再并入下一年。

根据北京市去年底发布的《北京市2013—2017年机动车排放污染控制工作方案》任务分解表,2015至2017年,每年共配置机动车指标15万个,但普通小客车指标将逐年缩水。2014年普通小客车指标13万个,示范应用新能源车小客车指标2万个,2015年普通小客车指标将缩至1万个至1.2万个,新能源车指标将增加1万个至3万个,新能源车指标申请数将进一步增加。2016年和2017年,普通车指标和新能源车指标将分别调整为9万个和6万个。

瑞风S5车队获全国越野系列赛年度总冠军

科技日报讯(柯宏)12月19日晚,在厦门市举行的2014年度中国汽车越野系列赛CCR年度颁奖典礼上,江淮瑞风S5车队被授予厂商杯汽油组年度总冠军荣誉。首次参与中国越野顶级赛事的江淮瑞风S5车队,凭借在2014中国越野系列赛漠河站中的优异战绩,最终获得中国汽车运动联合会2014年度中国越野系列赛厂商杯汽油组的冠军。

作为全场50台赛车里最接近民用车型的瑞风S5赛车能取得如此成绩,瑞风S5车队

队长黄威对此相当满意。“瑞风S5的底子很好,1.5TGD1的发动机低速高扭的特性,能在较长的转速区间内持续保持稳定的最大扭矩输出范围,提供强劲动力,比赛时经常达到170公里以上的时速。”黄威说,瑞风S5底盘的调校也很有水准,在弯道中仍然有着优秀的操控性能,在400多公里复杂的冰面赛道仍然表现得出色,最终顺利折桂,谱写了一段赛场佳话。

江淮1.5TGD1汽油发动机实现了缸内

直喷+增压中冷+DVVT三大技术的完美结合,功率扭矩达到120千瓦/251牛米,动力可达到市场主流2.4L汽油机水平。

瑞风S5车队的首秀值得称道,冠军奖杯无疑为这支车队建立了一个很好的起跑点,相信在未来的日子里,瑞风S5车队会通过优异的表现,给江淮汽车带来更多积极而珍贵的品牌效应和产品效应。据了解,搭载1.5TGD1发动机的瑞风S5量产车将于2015年上半年上市。

■图片车闻

欲量产EV的“京都特斯拉”



日本一家风险企业通过凝聚京都企业的力量,使以前的跑车以EV(纯电动汽车)形式复活。该公司还预定单独销售作为车辆基础部分的EV平台,以便扩大业务,加快普及步伐。

由马达和电池提供动力的(电动汽车)EV与汽油车相比,涉足门槛较低,开发EV的风险企业和大学比较多。但是,EV的量产和业务化门槛较高,除了大型汽车厂商之外,最终能够开展市售业务的风险企业几乎为零。但在日本,源自京都大学的风险企业GLM正意图改变这一状况。

这家首家获得日本国内认证的企业。目前在位于京都府宇治市的日产车体京都工厂旧址的一角,一辆一辆地手工制造EV。尽管迄今为止只交付了数辆车,但GLM计划2015年以每月10辆的速度开始量产,并于2015年内完成99辆交车任务。