

NEW ENERGY VEHICLE

新能源车
NEW ENERGY VEHICLES

www.moto139.com

新能源车 DM

ABOUT NEW ENERGY VEHICLES/TRICYCLE/CAR

2015.6

总第246期

国家发改委、工信部正式发布
《新建纯电动乘用车企业管理规定》

迟来的春天也是春天

宝马i8指标及参数

关于低速电动四轮车最权威的十大声音

2015年一季度哪款车卖的最多

国务院副总理马凯一行
专程考察万帮集团星星充电项目



低速电动汽车部分品牌



地址：河北省邢台市清河县
漓江街36号
电话：0319-8717197
传真：0319-8717199



地址：山东省聊城市高唐县
时风路1号
电话：0635-3906888
0635-3601026



地址：江苏省扬州市江都区
樊川科技园区1号
电话：0514-80913358
4000-678-000



地址：山东潍坊昌乐309国道
比德文路2号
电话：0536-6710195
400-100-5111



地址：淄博市淄川开发区
唐骏欧铃路1号
电话：0533-5412277



地址：山东省济南市高新区
春晖路中段
电话：0531-55701011
0531-55701038



地址：山东德州陵县经济开发区
迎宾街66号（北）
电话：0534-8820077
400-053-4077



地址：深圳市光明新区田寮社区
唐明路陆地方舟工业园
电话：400-061-6662



永源

地址：浙江台州路桥长浦
后阮永源工业区
电话：0576-82961999
传真：0576-82523521



银泰汽车
YINTAI MOTOR

地址：驻马店市驿城区
开源大道开元立交桥东
电话：0396-2296666
400-857-8388



地址：重庆市北碚区同兴工业园
凤栖路16号力帆工业园
电话：023-61663362



赛驰

地址：江苏省镇江市丹阳市
经济开发区
电话：0511-86371388
传真：0511-86373088



DAYANG
大阳四轮车

地址：河南省洛阳市徐家营
电话：0379-65118131
传真：0379-65118998



宏瑞世英
HENREY SHIYING

地址：河南许昌长葛市长社路
东段2926号
电话：0374-6235288
传真：0374-6230668



DFH ECAR
大丰和电动车

地址：湖南省娄底市经济开发区
工业二园迎春路与娄涟公路交叉口
电话：0738-6372582
400-160-6168



中科动力
ZHONGKE DONGLI

地址：福建省永安市洛溪大道299号
电话：0598-5133888
传真：0598-5133555

迟来的春天 也是春天

时间过得真快，从去年三月份我们进入到新能源汽车行业到正式出刊，至今也有一年多的时间。这一年多来，我们对于这个行业倾注了很多的心血和汗水，我们走遍了山东、河南、河北的全部地级市部分县级市场，还有周边的边缘省份的市场。

一年来特斯拉热潮从兴起到冷却，新能源汽车行业在政府倡导和刺激下，得到了高速的发展，进入到2015年市场多了几份冷静，严格的讲：中国新能源汽车产业仍然还没有形成既适合国情，又能被广大消费者所接受的成熟定型的产品；现有的市场仍在探索中前进，核心部件，锂电池技术仍然没有质的突破，靠骗取政府补贴的高速电动汽车，一年3-4万辆的产销量，中国新能源汽车的产业只会走进死胡同，或者成为玩具的小众产品。

在市场发展的初期，我们一些专家学者李刚式的官员，极尽谩骂和诋毁，看不起低速电动汽车产业，不尊重劳动人民的智慧，不尊重广大消费者的选择，不尊重市场，逆时代潮流而动，给行业带来迷茫，给企业设置障碍，粗鲁的剥夺消费者的权利。有的企业家辛辛苦苦研发，实实在在投入，一腔热血付之东流；有的市场建设刚具规模，一纸文件，市场强行关门；有的消费者高高兴兴的开着车上路，被交警不问青红皂白野蛮的扣车；能在发达国家行驶的低速电动汽车，却不能在自己的大地上行驶。把跟这个行业不相干的脏屎盆子全部往它们头上扣，种种不公，岂是三言两语所能道完。。。中国新能源汽车不能市场化运作，注定它的命运多舛。这一年多来我们虽然涉足不深也初尝了行业的酸甜苦辣，由于产业政策不明朗，每一个从业者对未来都无法看得明白，用企业的话来说，就是赌政策。市场经济市场做不了主，经济如何搞？

为了拿到市场准入证，为了使低速电动汽车获得路权，地方政府、企业家、国家领导人、有良知的专家学者、人大代表，纷纷奔走呼吁，去年底行业瞩目的百人会，今年三月份的两会为低速车获得路权带来了曙光，今天我们行业终于盼来了政策：

国家发改委、工信部正式发布《新建纯电动乘用车企业管理规定》，在今年的七月九日正式生效，在不久的将来，将会有一批优秀的企业获得了身份，会有更多的好产品供消费者选择，会有更多相关企业得到发展机遇，电动汽车产业的生产力也会得到井喷式增长。

机遇就在面前，从今年6月份起，我们杂志在内容编排形式上，主题定位等，都作了较大的调整，在选题上杂志分为高速、低速车两大部分内容，同时加强配件部分内容的

发布，增加技术文章的选题，将以前的栏目都作了重新布局，使杂志的内容更接地气。同时加大发行力度，在中原地区的中心——郑州建立了分公司。

在鱼龙混杂的低速电动汽车产业，一些质量差、投诉多、靠模仿，无品无牌的企业，我们不光不接收广告，同时还要适当曝光，让消费者放心明白的消费。靠低价和投机来做产品，粗制滥造，既是对消费者不负责任，也是对社会不负责任，每一个行业的从业者要有业界良心，珍惜来之不易的历史机遇，将这个产业做强做大，成为我们中国制造的民族品牌，将中国新能源汽车推向世界。

从这期杂志起，我们在封版上安排展示我们优选的国内市场上主要销售的高速和低速电动汽车品牌，希望这些企业将新产品及时的提供给我们，免费发布。一些新形成的电动汽车市场的商家请和我们联系，有十户左右的集中经营的区域，我们都将建立发行网点，用特快专递发给你们。

作为以数据库营销的《新能源车》除了在行业建立完整全面的数据库，定点有目标的有效投放，我们还在思考如何用互联网+在这个行业增加有效的服务形式，我们在郑州的分公司，还带着新能源车o2o销售平台的计划做前期的认证工作。新能源汽车作为新兴行业，也有一个成长发展的过程，目前行业一些有识之士，都在做各种尝试，郑州新建的爽点，就是一种新能源车加互联网的o2o模式，目前已经发展了一百多家加盟单位，随着网络的日益完善，其功能将会几何级数的增长，淘宝、京东的成功，也启发了更多的后来之人，企业创新是一个永恒的课题，《新能源车》不仅是一本新能源车的信息发布平面媒体，更是一个平台，一个织网蜘蛛，将社会这样一张大网互联互通，做一次广义互联网的尝试。



目录

CONTENTS

2015年6月 总第246期 **NEW ENERGY VEHICLES**

Http://www.moto189.com E-mail:moto188@163.com

新能源车

NEW ENERGY VEHICLES

主 办：中国汽车工业配件销售有限公司
承 办：《新能源车》编辑部

广告代理：盐城市博杰传媒广告有限公司
通讯地址：江苏盐城市盐马路198号清华园1号楼
电话：0515-88436994 88438957 83279080

18068893360

邮政编码：224005

许可证号：苏印广登字 2014-034 号

主 编：王 建

副 主 编：茹础耕

编 委：顾昌贵 邢 达

特约记者：高云峰

广告总监：仓文燕

网络维护：周 赞 王宗浩

新能源车部：沈 燕 施立青

摩托车部：童 彤

设计部：孙 平

郑州分公司：18638965919

广州工作站：车冬梅

020-81795400 020-81797636

练 刚

013556142251

无锡工作站：邢 达 013003389999

侯耀文 013771090043

重庆工作站：罗小娟 015826193867

李春霞 013908345651

郑州工作站：王艳六 013939072890

沈阳工作站：单宏生 024-81607106

013194238598

常州工作站：王 生 018068893370

临沂工作站：刘 生 018961986782

《新能源车》首批邀请顾问团（排名不分先后）名单：

王笃洋 曹晨 陈清泰 付义武 吴志新 欧阳明高 周鹤良
刘刚 杨裕生 郭孔辉 黄永和 缪文泉 沈烈初 王秉刚
李显君 殷承良 李书福 王传福 刘义发 李国欣 张立平
刘心文 鲍文光 刘国增 魏学勤 舒 欣 刘东坡 刘瑞瑞
薛锦林 胡贺淞 胡晓明 张 磊 苑文学 王虹航 潘晓峰
宋正亚 王立新 关锋金 郑 刚 张风太 张海波 刘成强
陆付军 赵虎斌 张天任 王 刚 孔令忠 安继文 龚大兴
张世龙 张志勇 庞义成 孟宪伟 杨鹤平 苏金河

欢迎更多的新能源汽车行业的专家学者企业家加入

望以上顾问团成员提供准确的收件地址，以便我们快速投递《电动车大数据》

封面 宝马i8

封底 《新能源车》杂志

封二 低速电动汽车品牌

封三 高速电动汽车部分品牌

行业政策

INDUSTRY POLICY

内4 国家发改委、工信部正式发布《新建纯电动乘用车企业管理规定》

内6 第四批免购置税新能源车目录发布

内7 交通运输部关于加快推进新能源汽车在交通运输行业推广应用的实施意见

内10 28款进入工信部目录的新能源汽车

内11 续航低于100公里的电动汽车 明年不再享补贴

高速电动汽车篇

HIGH-SPEED ELECTRIC CAR REVIEWS

内12 5大微型电动车销量排名曝光 揭2015年一季度哪款车卖的最多

内14 比亚迪携新能源军团及7+4战略亮相上海车展

内16 曾庆洪：广汽已掌握新能源汽车核心技术

内17 壮志凌云 创享未来

内18 超高性价比！江淮iEV5电动车上市售价8.98万元

内19 纯电动版卡罗拉亮相中航锂电 续航417公里

内20 国内五大重点新能源汽车企业发展战略规划——上汽集团

内22 丰田混动 独步天下

内23 奇瑞新能源汽车艾瑞泽3电动版将上市

内10 全球4月电动乘用车销量前十排名

内24 上海车展探馆之北汽新能源三剑客

内26 台风来袭 未来已来 知豆D1城市微型纯电动汽车兰州下线

内28 新能源汽车推广宜由上而下 宝马扮演领军角色

低速电动汽车篇

LOW-SPEED ELECTRIC CAR REVIEWS

内31 关于低速电动四轮车最权威的十大声音

内32 道爵新车圆梦者上市 目标剑指单月销万辆

内33 车到山前闻新路——看陵城如何破解低速电动车产业困局

内34 御捷年产30万辆新能源汽车项目落户重庆

内35 洞悉经济新常态，聚焦时风新发展

内36 微米E28动力续航全面升级 为年轻人造个性车

内38 山东省委书记姜异康调研雷丁电动汽车强调：坚持创新发展 创造知名品牌

内39 低速经销商眼中最好的厂家

内40 湖南恒润汽车—新能源汽车领域未来的一匹黑马

内42 郑州低速电动车市场遇冷

内44 区域管理或成低速电动车“破冰之道”

内46 关于规范解禁低速电动车的请愿书

内48 河北省电动汽车产业协会宣告成立

技术与使用

TECHNOLOGY AND USE

- 内49 复旦教授发明水溶液锂电池, 汽车充电10秒可跑400公里
- 内50 新能源汽车发展道路技术难点浅析及解决方案
- 内52 宝马i8指标及参数
- 内54 “超级电池”将成现实, 市场规模超1万亿美元!
- 内55 比亚迪542颠覆传统汽车标准
- 内58 ADI: 用技术创新满足新能源汽车市场需求

配件篇

ACCESSORIES CHAPTER

- 内59 国务院副总理马凯一行专程考察万帮集团星星充电项目
- 内60 2015将是电动汽车充电桩的元年
- 内61 天能超威叫停价格战, 第一次站上统一战线?
- 内62 超威蓄电池
- 内64 电动汽车整车控制器功能结构说明
- 内66 浅谈我国新能源汽车产业发展之福工动力

会展介绍

EXHIBITION INTRODUCTION

- 内68 2015中国国际新能源汽车电动车(西安)展览会
- 内69 2015第二届中国(沈阳)国际新能源汽车展暨电动三轮车展览会
- 内70 中国(常州)电动车及新能源汽车展览会
- 内71 2015中国(贵州)新能源汽车/电动车及配套设施展览会
- 内72 第八届中国国际时尚电动汽车展览会
- 内73 2015第四届中国(郑州)三轮摩托车电动车及新能源汽车展览会
- 内74 2015济南国际节能与新能源汽车展览会
- 内75 “2015山东国际节能与新能源汽车展览会”专刊广告征集启示
- 内76 2015年中国(杭州)国际新能源汽车及配套设施、设备展览会暨论坛
- 内77 第33届中国江苏国际自行车新能源汽车及零部件交易会
- 内78 2015山西国际新能源汽车电动车展览会

发行网络

DISTRIBUTION NETWORK

- 内79 《新能源车》发行网络

邯郸市众源汽车销售服务有限公司

邯郸市众源汽车销售有限公司集整车销售、零配件供应、维修服务、信息反馈四位一体的专业化汽车销售有限公司。经营面积达3000多平米。主营奇瑞新能源纯电动汽车、江淮新能源纯电动汽车、时风电动汽车、唐骏电动汽车和乾力太阳能电动汽车等。是天能、雷克电动汽车专用电池邯郸地区总代理。



公司地址: 邯郸市渚河路与滏东南大街交叉口南行(邯大路)路东, 市内乘55路公交车至邯郸摩托车城下
 销售热线: 0310-8137888/8139558 服务热线: 0310-8139188 招商热线: 13931001998

本刊广告宣传费用报价 (大度16K国际标准版)

版位	尺寸	报价(元)	版位	尺寸	报价(元)
口彩内	216*291	2000	口封二	216*291	4000
口封底	216*291	6000	口封三	216*291	3000
口彩内一(扉页)	216*291	4000	口封面	205*205	10000

注: 封面仅限整车生产企业, 内增两版改产品的整车介绍, 赠送100本杂志。做任一期版面广告, 赠《电动车大数据》一套, 不重复赠。

周口市

骏腾车业销售有限公司

御捷电动汽车

地址: 车站路中段君顶商务酒店楼下
 联系人: 陈全成
 电话: 0394-8526662
 13243475868



漯河市

理想电动车销售有限公司

新能源电动汽车、慕德盛自行车/锂电池、阿米尼自行车/电动车

地址: 湘江路与解放路交叉口东
 100米路南
 联系人: 薛理想
 电话: 0395-3333382
 15239542555



国家发改委、工信部正式发布 《新建纯电动乘用车企业管理规定》

中华人民共和国国家发展和改革委员会
中华人民共和国工业和信息化部

令

第27号

《新建纯电动乘用车企业管理规定》业经国务院同意，现予以发布，自2015年7月10日起施行。

国家发展改革委主任：徐绍史

工业和信息化部部长：苗圩

2015年6月2日

新建纯电动乘用车企业管理规定

第一章 总则

第一条 为促进新能源汽车产业发展，发挥市场主体的作用，支持社会资本和具有技术创新能力的企业参与纯电动乘用车科研生产，根据《中华人民共和国行政许可法》及《政府核准投资项目管理办法》、《汽车产业发展政策》等有关法律、法规和规章，制定本规定。

第二条 本规定适用于在中国境内投资新建独立法人纯电动乘用车生产企业（以下简称“新建企业”）。

第三条 本规定所称“纯电动乘用车”，包括纯电动和增程式（具备外接充电功能的串联式混合动力）乘用车，分别指国家标准 GB/T19596-2004《电动汽车术语》中第3.1.1.1.1款和第3.1.1.2.1款所定义的车辆。“乘用车”包含轿车和其他乘用车，是指整车（含底盘）为自制的、国家标准 GB/T3730.1-2001《汽车和挂车类型的术语和定义》中第2.1.1.1款至第2.1.1.10款所定义的车辆。

第四条 国家发展改革委、工业和信息化部在各自职责范围内负责新建企业投资项目和车辆生产企业及产品准入的监督管理。

第二章 投资管理

第五条 新建企业投资项目应执行《国务院关于发布政府核准的投资项目目录（2014年本）的通知》（国发〔2014〕53号）和《汽车产业发展政策》有关规定。

第六条 新建企业投资项目的投资总额和生产规模不受《汽车产业发展政策》有关最低要求限制，由投资主体自行决定。

新建企业可生产纯电动乘用车，不能生产任何以内燃机为驱动动力的汽车产品。

第七条 新建企业的投资主体应按照《政府核准投资项目管理办法》有关要求编制投资项目的申请报告，并向国家发

展改革委提供投资项目申请企业的企业概况、基础能力、试制样车说明及证明材料（见附件一）。

第八条 新建企业的投资主体应具备以下基本条件：

（一）在中国境内注册，具备与项目投资相适应的自有资金规模和融资能力。

（二）具有纯电动乘用车产品从概念设计、系统和结构设计到样车研制、试验、定型的完整研发经历。具有专业研发团队和整车正向研发能力，掌握整车控制系统、动力蓄电池系统、整车集成和整车轻量化方面的核心技术以及相应的试验验证能力，拥有纯电动乘用车自主知识产权和已授权的相关发明专利。

（三）具有整车试制能力，具备完整的纯电动乘用车样车试制条件，包括车身及底盘制造、动力蓄电池系统集成、整车装配等主要试制工艺和装备。

（四）自行试制同一型式的纯电动乘用车样车数量不少于15辆。提供的样车经过国家认定的检测机构检验，在符合汽车国家标准和电动汽车相关标准的前提下，在安全性、可靠性、动力性、整车轻量化、经济性等方面达到规定的技术要求（见附件二）。

第九条 新建企业投资项目申请报告应包括以下内容：

（一）具备纯电动乘用车整车正向开发能力的研发机构。至少具备整车及动力系统匹配、整车管理系统、车载能源管理系统、车辆轻量化、车辆安全等关键技术的设计开发能力、检验检测能力以及对整车产品运行状态的监控能力。

（二）与生产纲领、产品结构相适应的车身成型、涂装、总装等整车生产工艺和装备，以及动力蓄电池系统集成等关键部件的生产能力和一致性保证能力。

（三）纯电动乘用车产品的销售及售后服务体系。

（四）新建企业要有履行保障消费者权益等社会责任

的承诺和措施，并提供担保企业和经公证的担保期不低于5年（以项目建成投产为起始点）的担保合同。

第十条 国家发展改革委应当依据《政府核准投资项目管理暂行办法》有关规定对新建企业投资项目申请进行审查，并征求工业和信息化部意见。

第十一条 国家发展改革委应当对新建企业投资项目申请组织专家进行评估，由纯电动乘用车行业专家库中的专家组成投资项目评审委员会，对投资项目申请企业提供的附件一和附件二的真实性和符合性进行审查，并在30个工作日内出具评审意见。

纯电动乘用车行业专家库由国家发展改革委会同工业和信息化部负责组建。

第三章 准入管理

第十二条 投资项目完成建设后，新建企业及其产品按照工业和信息化部《乘用车生产企业及产品准入管理规则》和《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》的相关要求，通过考核后列入《车辆生产企业及产品公告》，并按单独类别管理。

第十三条 新建企业生产的纯电动乘用车产品应使用该企业拥有所有权的注册商标和品牌，且符合乘用车、电动汽车相关国家标准和行业标准的要求，所采用动力蓄电池单体和系统应当符合汽车动力蓄电池行业规范条件的企业生产的产品。新建企业须提交对纯电动乘用车电池、电机、电控系统等核心部件的质保承诺，质保承诺的内容应符合国家支持新能源汽车推广应用的相关规定。

第十四条 新建企业列入《车辆生产企业及产品公告》的纯电动乘用车产品有效期为3年，有效期届满前30日可提出延期申请，审查通过可以延长有效期，每次延期不超过3年。

第十五条 新建企业应建立生产一致性管理体系，保证实际生产的产品与列入《车辆生产企业及产品公告》的产品相符。对企业生产未经许可或不符合标准的产品，依照《道路交通安全法》和工业和信息化部《车辆生产企业及产品一致性监督管理办法》有关规定进行处理。

第十六条 工业和信息化部对新建企业承诺履行情况、售后服务保障情况、产品安全性和一致性等方面开展评价，评价结果向社会公开。

第十七条 工业和信息化部对新建企业准入条件保持情况进行抽查，对不能保持生产准入相关条件或已经破产的企业，依法撤销、注销或暂停其《车辆生产企业及产品公告》。暂停期间，企业不得办理更名、迁址等变更手续。

第四章 附则

第十八条 新建企业投资项目和准入管理的监督及法律责任，按照国家有关法律法规以及《政府核准投资项目管理暂行办法》等规定执行。

第十九条 本规定由国家发展和改革委员会、工业和信息化部负责解释。

第二十条 本规定自2015年7月10日起施行。

附件：

一、投资项目申请企业的企业概况、基础能力、试制样车说明及证明材料

二、试制样车技术要求

附件一

投资项目申请企业的企业概况、基础能力、试制样车说明及证明材料



第四批免购置税新能源 车型目录发布 比亚迪唐、知豆入选

5月8日，工信部发布第四批免征车辆购置税的新能源汽车车型目录，此次目录共有330款新能源汽车车型入选。其中，纯电动车型方面，有26款乘用车、191款客车、77款专用车及1款货车入选；插电式混合动力方面，有2款乘用车及33款客车入选。

入选本次目录的纯电动乘用车车型有，北汽EU200、比亚迪e6和e5、东南汽车v5凌致和v5 ATL凌致、江南汽车E20和T11、华晨汽车、江铃E100、通家汽车纯电动多用途乘用车、四川汽车C31和C70、新龙马汽车纯电动多用途乘用车、吉利汽车K10BK10CK11BK11CK30\知豆D1\知豆D2、郑州日产纯电动多用途乘用车、一汽奔腾EV等26款车型。插电式乘用车方面，比亚迪唐和浙江豪情汽车的车型入选。

纯电动客车方面，安凯、星凯龙、福田汽车、比亚迪汽车、东风扬子江、新福达汽车、南京金龙、苏州金龙、厦门金龙、厦门金旅、山东沂星、山西宇航汽车、上海申龙、申沃客车、唐山客车、五洲龙、中通、恒通、广通客车、亚星客车、



比亚迪 e6

宇通客车、豪沃客车等企业的车型入选。

此前，8月29日工信部网站发布了“免征车辆购置税的新能源汽车车型目录（第一批）”，10月29日，工信部网站又公布了第二批新能源汽车免征车辆购置税目录，12月19日，第三批免征车辆购置税的新能源汽车车型目录发布。第一电动网曾联系了工信部汽车处目录审核部门的相关负责人，该负责人表示免购置税目录并不是定期发布的，此前两期刚好相隔一个月发布只是巧合。

按照工信部之前的发布时间推算，差不多2个月发布一次车型目录，但是第四批的发布时间却离第三批相隔了近5个月，我们猜想可能是由于发布时间正好赶上春节或者是由于申报企业的车型较少，才导致发布时间的延迟。那么这样就会导致一些车企的车型在销售过程中，未能及时享受到免购置税的优惠而受到影响。



北汽 EU200



比亚迪 e5



东南汽车 v5 凌致



华晨汽车

交通运输部关于加快推进 新能源汽车在交通运输行业 推广应用的实施意见

交运发〔2015〕34号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委）：

为深入贯彻落实《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35号，以下简称《指导意见》），加快推进新能源汽车在交通运输行业的推广应用，现提出以下实施意见：

一、总体要求

1. 深刻领会《指导意见》的精神实质。

新能源汽车作为战略性新兴产业，代表汽车产业的发展方向，发展新能源汽车，对我国改善能源消费结构、减少空气污染、推动汽车产业和交通运输行业转型升级具有积极意义。党中央、国务院高度重视新能源汽车产业发展，将发展新能源汽车确定为国家战略。《指导意见》针对我国新能源汽车发展现状，明确了推进新能源汽车发展的指导思想、基本原则、发展政策和保障机制，是加快新能源汽车推广应用的重要纲领。交通运输行业是新能源汽车推广应用的重要领域之一，是在公共服务领域推广应用的主力军，各级交通运输主管部门要认真学习领会《指导意见》的精神实质，认真进行贯彻落实。要以加快转变交通运输发展方式为主线，以服务绿色交通建设为目标，以优化交通运输能源消费结构为核心，创新推广应用模式、落实扶持政策、完善体制机制，加快推进新能源汽车在交通运输行业的推广应用。

2. 基本原则。

坚持政策引导。完善和落实对新能源汽车推广应用的扶持政策，营造有利于新能源汽车在交通运输行业推广应用的政策环境，引导交通运输企业主动、更多选择新能源汽车。

坚持市场主导。坚持企业的主体地位，发挥市场配置资源的决定性作用，创新推广应用模式，规范市场运行规则，

努力降低新能源汽车购买、运营、维护、电池回收的全寿命成本，激发企业积极性，实现新能源汽车在交通运输行业的可持续应用。

坚持重点推进。车型选择上，重点推广应用插电式（含增程式）混合动力汽车、纯电动汽车，积极推广应用燃料电池汽车，研究推广应用储能式超级电容汽车等其他新能源汽车。行业选择上，重点在城市公交、出租汽车和城市物流配送领域，并积极拓展到汽车租赁和邮政快递等领域。

坚持因地制宜。在地方人民政府领导下，结合交通运输运营组织的实际情况和发展需要，做好新能源汽车技术选型论证及相关工作，积极稳妥地推进新能源汽车在交通运输行业的推广应用工作。

3. 总体目标。

至2020年，新能源汽车在交通运输行业的应用初具规模，在城市公交、出租汽车和城市物流配送等领域的总量达到30万辆；新能源汽车配套服务设施基本完备，新能源汽车运营效率和安全水平明显提升。具体体现在：

应用规模显著扩大。新能源汽车占城市公交车、出租汽车和城市物流配送车辆的比例显著提升，充换电配套设施服务更加完善。公交都市创建城市新增或更新城市公交车、出租汽车和城市物流配送车辆中，新能源汽车比例不低于30%；京津冀地区新增或更新城市公交车、出租汽车和城市

物流配送车辆中，新能源汽车比例不低于 35%。到 2020 年，新能源城市公交车达到 20 万辆，新能源出租汽车和城市物流配送车辆共达到 10 万辆。

使用效果显著提升。新能源汽车在交通运输行业的运营效率明显提升，纯电动汽车运营效率不低于同车长燃油车辆的 85%。投入交通运输行业的新能源汽车可靠性显著增强，车辆故障率明显降低。

可持续发展能力显著提升。新能源汽车在交通运输行业推广应用的法规政策和标准规范体系基本建立，可持续发展的机制比较完善；新能源汽车购买、运营、维护成本显著下降，交通运输企业购买使用新能源汽车的主动性明显增强。

二、主要任务

4. 加强规划引领。结合城市经济社会发展特点、城市交通发展和居民出行需要，将新能源汽车推广应用纳入城市公共交通规划和城市综合交通运输体系规划，明确新能源汽车推广应用目标、技术路线、重点任务和配套政策，并按照“适度超前、科学布局”的原则，提出充换电设施总量和布局需求。要积极配合有关部门，将必要的充换电设施纳入城市电力发展规划和城市电网的建设与改造规划。

5. 完善实施方案。按照“统筹规划、分步实施”原则，编制交通运输行业新能源汽车推广应用实施方案和年度实施计划，并合理确定车型和运力规模。鼓励集约化程度高、管理制度完善、运营规范的交通运输企业投资使用新能源汽车和建设充换电设施。根据新能源汽车技术特点、本地实际和运营需求，优化运营调度和设施布局，提高新能源汽车的运营效率。

6. 严格新能源汽车技术选型。结合本地城市交通通行和公交线网、出租汽车车型结构、城市物流配送通行管理状况，科学选择新能源汽车车型。新能源汽车必须符合国家有关技术标准，新能源公交车还应满足《公共汽车类型划分及等级评定》（JT/T888-2014），配置安全监控系统、电池箱专用自动灭火装置等安全设备；车辆内饰及地板阻燃性能符合国家和行业相关标准要求。新能源城市物流配送车辆还应满足《城市物流配送汽车选型技术要求》（GB/T29912-2013）。新能源汽车整车及关键部件（电机及其控制器、电池及管理系统、车载充电设备等）质量保证期不低于 3 年，并通过 15000km 可靠性检测；核定成员数不低于同车长燃油车辆的 85%；动力电池系统总质量与整车

整备质量的比值不大于 20%，质保期内电池容量衰减率不超过 15%，整车动力电池组循环寿命达到 1000 次以上。优先选择续航里程长、可靠性高的新能源汽车，对纯电动公交车（超级电容、钛酸锂快充纯电动公交车除外），原则上应选择续航里程不低于 200km 的汽车车型。鼓励新能源汽车生产企业研究开发适合交通运输运营组织需要的新能源汽车专用车型。

7. 推动完善充换电设施。积极争取城市人民政府支持，在旧城改造和新城规划建设时，结合城市公交车、出租汽车、城市物流配送和邮政快递车辆的实际需求，配合有关部门加快配套建设必要的充换电设施。在规划建设城市综合客运枢纽、公交枢纽、出租汽车运营站、城市物流配送中心和服务区、快递物流园区时，要根据需求配建快速充换电设施；在规划建设城市公交停车场、保养场、维修厂、出租汽车停车场时，要考虑配建“慢充为主、快充为辅”的充电设施。对现有城市公交、出租汽车、城市物流配送场站，符合配建条件的，结合实际需求，加快建设完善充换电设施。鼓励和支持社会资本进入交通运输行业新能源汽车充换电设施建设和运营、整车租赁、电池租赁和回收等服务领域。

8. 推动落实扶持政策。积极配合同级财政、税务等部门，做好车辆购置税优惠政策落实工作，在 2014 年 9 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日间，对纯电动汽车、插电式（含增程式）混合动力汽车和燃料电池汽车免征车辆购置税。要积极配合同级财政、发展改革部门，制定本地区新能源汽车推广应用的支持政策，在新能源汽车购置补贴、贷款贴息、运营补贴、充换电基础设施维护、推广应用宣传及科研补助等方面给予必要的支持。要配合做好城市公交车成品油价格补贴政策改革，积极落实相关政策要求，将补贴额度与新能源公交车推广目标完成情况相挂钩，形成鼓励新能源公交车应用、限制燃油公交车增长的机制。积极配合有关部门，推动落实新能源汽车车船税优惠政策、消费税政策、充换电设施用地政策和用电价格优惠政策。

9. 完善新能源汽车运营政策。城市公交车、出租汽车运营权优先授予新能源汽车，并向新能源汽车推广应用程度高的交通运输企业倾斜或成立专门的新能源汽车运输企业。争取当地人民政府支持，对新能源汽车不限行、不限购，对新能源出租汽车的运营权指标适当放宽。

10. 创新推广应用模式。在交通运输行业研究完善新能源公交车“融资租赁”、“车电分离”和“以租代售”等多种运营模式。鼓励纯电动汽车生产企业或专门的充换电设施运营企业，推行纯电动公交车电池租赁；鼓励新能源汽车生

产企业或融资租赁经营企业，推行新能源公交车整车租赁，降低公交企业一次性购买支出。

11. 加强安全和应急管理。督促相关交通运输企业落实安全生产主体责任，切实加强对所属驾驶员、乘务员和车辆的管理。加强新能源汽车运营安全监控，纳入城市交通智能化运营监控平台，并完善新能源汽车基础信息。督促相关交通运输企业在新能源公交车、出租汽车上加快安装实时监控装置，对车辆运行技术状态、充电状态、电池单体进行实时监控和动态管理，并建立新能源汽车运行数据采集和统计分析系统，为新能源汽车安全运行提供基础支撑。督促交通运输企业建立健全新能源汽车定期检查、维护和修理制度，加强新能源汽车技术管理，建立新能源汽车全生命周期运营档案。制定新能源汽车抛锚、运营周转不畅、恶劣天气、客流激增下的应急处置程序和措施，提高应急处置能力。

三、保障措施

12. 加强组织领导。按照各地新能源汽车推广应用工作联席会议制度的有关要求，主动作为，加强协调配合，推动细化新能源汽车在交通运输行业推广应用的支持政策和配套措施，形成多方合力，推进政策落实。紧密结合当地实际，加快制定交通运输行业贯彻落实《指导意见》的具体实施意见和行动计划，明确工作要求和时间进度，推进新能源汽车在交通运输行业的健康发展。

13. 加强法规制度和标准规范建设。积极推动城市公共交通、出租汽车和城市物流配送相关法规制度建设，为新能源汽车推广应用的方案编制、设施建设、车辆准入、驾驶员培训、安全管理和政策支持提供法制保障。加强新能源汽车推广应用技术支撑，研究制定新能源公交车、出租汽车、城市物流配送和邮政快递车辆技术准入和退出的标准规范、车辆和特有部件（电池等）维修服务规范等，建立完善新能源汽车使用环节的技术标准规范体系。

14. 加强技术保障。按照国家有关标准要求，加强新能源汽车日常维护工作，保障车辆技术性能。加强城市公交线路布局、充换电设施配置、车线匹配等方面的研究，提高车辆运营效率。充分利用物联网、云计算等新技术，加强对新能源汽车运行数据的采集和分析，建立交通运输行业新能源汽车应用效果评估

和反馈机制。积极协调有关部门，建立新能源汽车召回机制，及时召回故障率高，可靠性差的新能源汽车。引导新能源汽车生产企业加快建设售后服务体系，为新能源汽车正常运营提供及时高效的维修服务和必要的技术支撑。

15. 加强人才保障。重视发展职业教育和岗位技能培训，加大新能源汽车工程技术人员和专业技能人才的培养。开展对经营管理、车辆驾驶、维修保养、运营调度、应急管理等从业人员的专业技术培训，为新能源汽车的安全运营和管理提供人才保障。

16. 加强监督检查。各省级交通运输主管部门要加强对本辖区内各城市新能源公交车、出租汽车、城市物流配送车辆的推广应用情况的监督检查，全面评价推广应用目标完成情况、基础设施网络配套情况，并分别于每年6月底和12月底前向部报送新能源汽车推广应用情况（含分类保有量、分类新增数量及采取的主要措施）。部将适时组织对各省、自治区、直辖市在交通运输行业推广应用新能源汽车的情况进行监督检查。

17. 加强舆论宣传和引导。开展多层次、多样化的宣传活动，充分发挥媒体的舆论导向作用，大力宣传新能源汽车推广应用在环境改善、能源节约等方面的显著效果和重大作用。组织专家解读新能源汽车全生命周期成本优势，提高公众对交通运输行业推广应用新能源汽车的认知度和接受度，形成有利于新能源汽车大规模推广应用的良好氛围。

交通运输部

2015年3月13日



第四批免征购置税纯电动车目录信息

汽车生产企业	车系/车型	纯电续航里程 (KM)	动力电池能量 (Kwh)
北汽新能源	EU200	200	38
比亚迪汽车	比亚迪 e6	400	82
比亚迪汽车	比亚迪 e5	256	43
东南汽车	V5 菱致	150	28
	V5 ATL 菱致	150	26
福建新龙马汽车	多用途乘用车	160	30
湖南江南汽车	SKIO E20	250	20
	SKIO E20	250	20
	T11	160	15
华晨汽车	H230	150	23
	H220	150	23
江铃汽车	E100	150	14
陕西通家汽车	多用途乘用车	178	30
四川汽车	C31	180	25
	野马 T70	150	39
吉利汽车	K10B	150	21
	K10C	80	11
	K11B	150	21
	K11C	80	11
	K30	160	42
	知豆 D1	152	15
	知豆 D1	83	12
郑州日产	知豆 D2	152	15
	多用途乘用车	170	70
中国一汽	奔腾 EV	133	23
	奔腾 EV	205	47

28款进入工信部

目录的新能源汽车

能够享受新能源车政策，免征车辆购置税的新能源汽车

28款刚刚进入工信部目录

第四批免征购置税插电式混合动力汽车目录信息

汽车生产企业	车系/车型	纯电续航里程 (km)	燃油消耗 (L/100km)	动力电池能量 (Kwh)
比亚迪汽车	比亚迪唐	60	2.4	13
豪情汽车	沃尔沃 S60L	53	2.1	8

全球 4 月电动乘用车销量前十排名

排名	全球电动汽车品牌车型	4 月销量	2015 年 1-4 月销量	市场份额 %	2014 年排名
1	日产聆风	3417	16853	14	1
2	特斯拉 Model S	2837	12690	10	3
3	比亚迪秦	2625	8944	7	7
4	三菱欧蓝德 PHEV	2185	12034	10	2
5	雷诺 Zoe	1743	4796	4	9
6	大众 e-Golf	1331	4992	4	21
7	宝马 i3	1327	6626	5	6
8	福特 C-Max Energi	1273	2938	2	11
9	新大洋知豆	1131	3058	3	13
10	通用雪佛兰沃蓝达	1025	3219	3	4
	总计	32252	122070		

续航低于 100 公里的电动汽车 明年不再享补贴

7 日上午，科技部官方网站发布《财政部 科技部 工业和信息化部 发展改革委关于 2016-2020 年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》，通知显示，本次政策提高了纯电动、插电式混合动力车按里程补贴的标准，续航里程在 80-100 公里的车辆不再享有补贴。

本次政策提高了纯电动、插电式混合动力车按里程补贴的标准，R（续航里程）在 80-100 公里的车辆不再享有补贴。

《通知》称，即根据续驶里程，纯电动乘用车补助为 2.5 万—5.5 万 / 辆不等；纯电动客车补助为 12 万—50 万 / 辆不等；燃料电池乘用车、轻型客货车、大中型客车和中重型货车的补助标准则分别为 20 万 30 万和 50 万 / 辆。

此外，《通知》还对新能源汽车政策补贴的退坡给出了时间表。

质保期限不低于 8 年或 12 万公里

在质量保证标准方面，政策也做出了明确要求，这是对消费者购买新能源车型的有利条款。

关键零部件质量保证方面，新能源汽车生产企业应对消费者提供动力电池等储能装置、驱动电机、电机控制器质量保证，其中乘用车生产企业应提供不低于 8 年或 12 万公里（以先到者为准）的质保期限。

汽车生产企业及动力电池生产企业应承担动力电池回收利用的主体责任。售后服务及应急保障方面，要求新能源汽车生产企业建立新能源汽车产品质量安全责任制，完善售后服务及应急保障体系。

针对插电式混合动力汽车，本次政策对此类车型的燃料消耗量也做出要求：插电式混合动力乘用车综合燃料消耗量（不计电能消耗量）与现行常规汽油乘用车燃料消耗量国家标准中对应目标值相比小于 60%。

5大微型电动车

销量排名曝光

揭 2015 年一季度 哪款车卖的最多!

据最新数据显示,2015年一季度山东省小型电动车生产6.92万辆,同比增幅达69.37%。根据乘联会统计的2015年一季度新能源车销量数据发现,在微型纯电动乘用车领域,众泰、奇瑞和吉利三家的5款车型销量合计约7124辆,尤其是众泰E20,2015年一季度销量同比增幅高达1257%。从5款微型电动车在2015年1-3月份的销量数据来看,众泰和奇瑞厮杀比较激烈。以下将按销量排名对这5款微型电动车的相关数据进行详细对比。

第一名:众泰 E20

销量:1927 辆

众泰E20车型即众泰知豆,是一款专门针对城市短途通勤打造的微型电动车,2014年5月份公布官方指导价10.88万元,补贴后售价约4.88万元。众泰E20的车身长宽高分别为2765*1540*1555mm,轴距1765mm,可搭乘两人。

外观方面,该车提供白色、冰雪蓝、红色、黄色、激情蓝以及银色六种车身颜色可选。配置方面,新车配有倒车雷

达、车载蓝牙等,另外还搭载汽车互联技术,用户可以通过手机实现车辆定位、追踪、轨迹回放等功能。

动力方面,众泰E20搭载永磁直流无刷电机,其最大功率24马力,峰值扭矩82牛·米。该车续航里程在120km左右,并采用了220V家用充电设计,6小时可充满,快充20分钟充满80%,最高时速为80公里,百公里耗电4元。该车通过了国家工信部的审批,可以正常上牌。

第二名:众泰云 100

销量:1526 辆

众泰云100是基于众泰Z100开发的一款A0级微型纯电动车,官方指导价15.89万元,补贴后售价约6.89万元,在部分城市促销售价曾在5万元左右。众泰云100车身长宽高尺寸分别为3559*1620*1476mm,轴距2360mm。

众泰云100的智能化装备非常丰富,包括7英寸彩色显示屏、安云车载系统、电池管理系统、蓝牙、车内

WiFi热点、行车记录仪、电动助力转向、倒车雷达、坡道辅助系统等。云100的电池组被设置在底盘下方,铺设了大容量三元聚合锂电池。

传动方面,云100搭载的交流异步电动机最大功率为18千瓦(24马力),最大扭矩120牛·米。该车的百公里耗电量小于等于10kWh。最高时速约为85公里/时,满电状态下,最大续航里程150公里以上。采用220V家用电压充电时,6-8小时可将电池充满,380V高压充电时,1小时可完成80%的充电量。新车享有5年或10万公里质保。

据悉,众泰在长沙基地建立了新能源汽车远程监控中心,为云100提供实时远程保障。每台云100汽车都安装了GPS+GPRS信息传送系统,该系统与监控中心互联网系统相互联通。

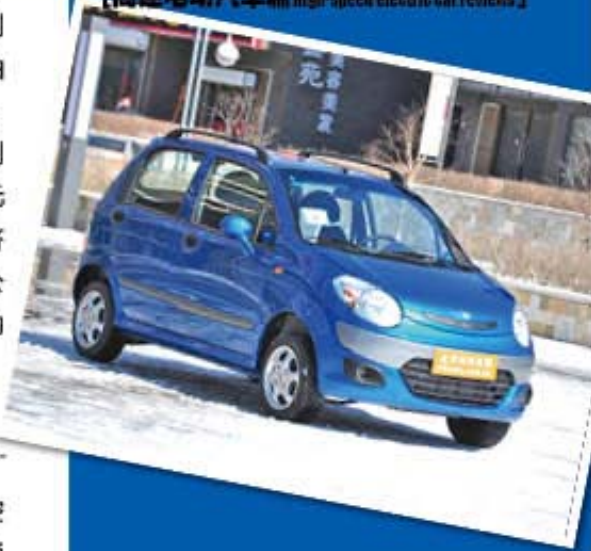


第三名: 奇瑞 QQ3EV

销量: 1429 辆

奇瑞 QQ3EV 是奇瑞最早推出的一款微型纯电动车, 市场售价在 4.88~5.08 万元之间, 该车的市场认知度较高, 但由于上市较早, 目前在外形和配置方面显得有些落后。该车 2015 年一季度的销量相比 2014 年同期降幅达 29%, 这也在一定程度上反映出这款车的市场接受度有所降低。

奇瑞 QQ3EV 车身长宽高尺寸分别为 3550mm*1495mm*1485mm, 轴距 2340mm, 最小离地间隙 130mm。目前主要有启航升级版和运动版, 分别可选装空调。该车配置 60V150Ah 硅元电池, 搭载 6KW 永磁同步电机, 经济车速 50km/h, 续航里程 120km, 百公里耗电量 10kwh。整车采用电子真空助力式对角线双回路制动系统。

**第四名: 奇瑞 EQ**

销量: 1099 辆

奇瑞 EQ 是奇瑞在 2014 年底推出一款真正意义上的新能源汽车, 车型外观和内饰配置、性能都可圈可点。该车官方指导价 15.99~16.49 万元, 补贴后售价 6.98~7.48 万元, 在安徽则可以享受补贴后 5.98~6.48 万元的价格。奇瑞 EQ 车身长宽高尺寸分别为 3564*1620*1527mm, 轴距 2340mm。

奇瑞 eQ 搭载了 T-BOX 系统, 这款系统在远程监控功能方面有着明显优势, 车主使用手机就可实现上述功能。除具备远程自动诊断和车辆定位等普通功能外, 还兼具车辆状态查询、远程启

停发动机、远程开关门锁、远程控制空调、车辆异常信息自动上传等功能。通过 APP 软件, 就能完成对车的远程操作, 如查看汽车电量、汽车位置、检修提醒等信息。

动力方面, 奇瑞 eQ 搭载的是一台永磁同步电机, 其最大输出功率为 42 千瓦, 峰值扭矩为 150 牛·米。传动系统与电动机匹配的是单一速比直驱无极变速系统。而换挡杆上则有两种设计形式, 舒适型为传统换挡手柄, 豪华型则为换挡旋钮。

电池方面, 奇瑞 eQ 配备了容量为 22.3kWh 的锂离子电池, 普通充电模式下充满电需要 8~10 小时, 最大续航里程可达 200 公里。

**第五名: 吉利康迪熊猫**

销量: 1023 辆

吉利康迪熊猫是吉利和康迪车业联合推出的第一款微型纯电动车, 在动力系统上, 康迪熊猫纯电动汽车的动力来自一台额定功率 10 千瓦, 额定扭矩 32N.m 的交流异步电机, 而峰值扭矩则达到了 100N.m。提供能量的是磷酸铁锂车用动力电池, 实际续航里程大约在 80 公里左右, 最高车速被限制在 60 公里每小时。

据最新消息显示, 康迪在吉利熊猫的基础上又新推出了康迪 K11, 该车型采用五门设计, 车身长宽高尺寸分别为 3598*1630*1595mm, 轴距为 2340mm, 最高车速 80 公里/时, 最大续航里程为 150 公里。



比亚迪携新能源军团 及 7+4 战略亮相上海车展

新能源汽车
领导者

Build Your Dreams
成就梦想

4月20日，比亚迪以
“新能源·新未来”为参展主题，
携旗下唐、宋、元、商等新能源车亮相上海车展，
并正式发布了新能源车“7+4”全市场战略布局，
誓将电动化进行到底！
作为新能源汽车领导者，
比亚迪正在脚踏实地的成就其绿色梦想。



双模 SUV 宋、元全球首发

本次车展比亚迪以全“新能源车”阵容亮相，其中中型双模 SUV 宋、紧凑型双模 SUV 元全球首发。宋、元和唐都属于比亚迪 542 战略车型：百公里加速小于 5 秒；搭载极速电四驱；百公里油耗均在 2 升内。

唐、宋、元覆盖了 SUV 主流市场，给消费者提供了更丰富的选择。据悉，宋、元的预售价均在 30 万内，有望在 2015 年下半年上市。



百公里加速时间写入新尾标

车展现场比亚迪发布了新能源车全新尾标，从唐、宋、元起，比亚迪新能源车尾标统一采用车型名称 + 百公里加速时间的形式。因为在新能源时代，百公里加速时间相比排量、扭矩，能更加公平、准确的衡量车辆的动力性能。

多款新车助阵比亚迪“7+4”全市场战略

除了宋、元，纯电动出租车 e5、纯电动物流车 T3 也是首度亮相，再加上全球首款 7 座双模 MPV 商，以及在售的秦、e6、K9，目前比亚迪新能源车产品已涵盖轿车、SUV、MPV、大巴、出租车、物流车等类型，呈现出全面覆盖态势。

车展现场比亚迪展现了更大的“雄心”，发布新能源车“7+4”全市场战略布局，“7”代表 7 大常规领域，即城市公交、出租车、道路客运、城市商品物流、城市建筑物流、环卫车、私家车；“4”代表 4 大特殊领域，即仓储、矿山、机场、港口。比亚迪力争把中国道路交通领域所有用油的地方全部用电搞定！逐步实现全市场布局，将电动化进行到底！

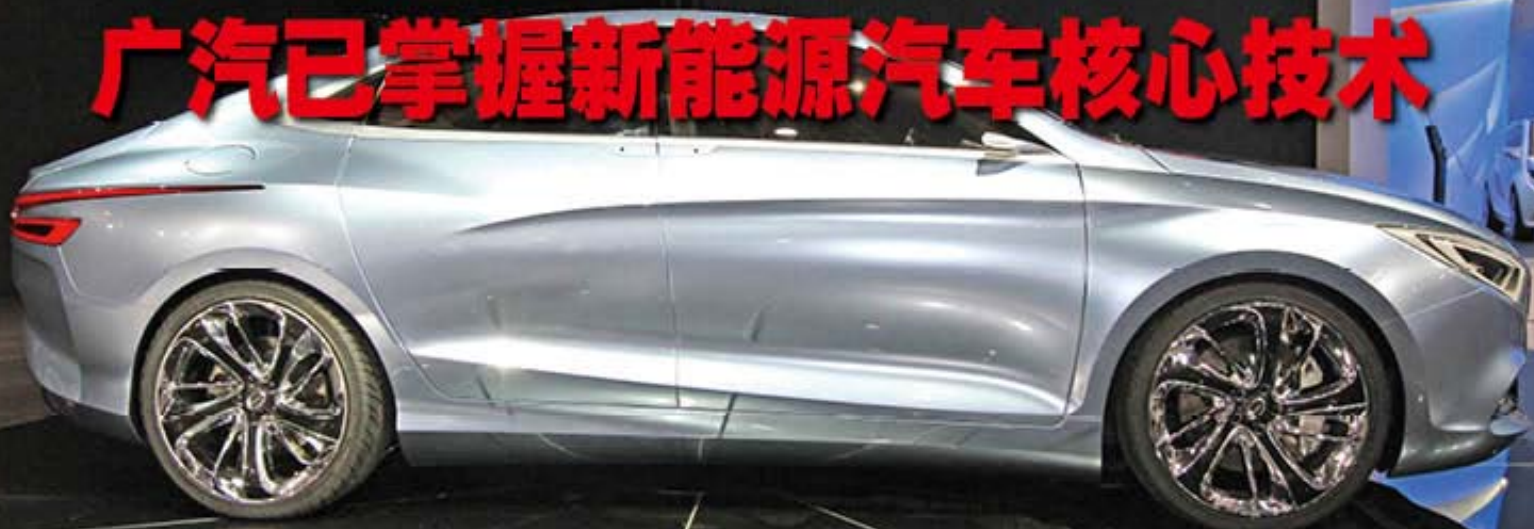
比亚迪新能源车“7+4”全市场战略

丰富的产品线、颠覆性的核心技术、清晰的战略布局，是比亚迪成为新能源汽车领导者的基石。随着消费者对新能源汽车认可度的提高，以及国家一系列新能源汽车政策的出台，比亚迪汽车的新能源梦想逐渐照进现实，电动车时代真的要来了！



曾庆洪：

广汽已掌握新能源汽车核心技术



“汽车强国”梦要靠新能源车实现

近日，“新常态 新机遇 2015 中国广州国际投资年会新能源及节能环保汽车论坛”举行。广汽集团提供了国内首款中高级增程式电动轿车传祺 GA5 REV 及传祺 GA6 作为指定贵宾接待用车。

广汽集团总经理曾庆洪表示，广汽目前已经形成了以汽研院为主体、相关企业为补充的节能与新能源汽车研发体系，基本掌握了新能源汽车研发相关核心技术。

据了解，目前广汽集团正通过电动汽车产学研联盟等多种形式加强全产业链合作，按“混合动力/插电式车型为近期工作重点，纯电动车型为主要战略取向，其他新能源车型持续跟进”的原则部署自主研发。

曾庆洪表示，广汽乘用车新能源管理技术和生产制造人才队伍在 2014 年增长了近 4 倍，同时还推出了增程式电动轿车传祺 GA5 REV。而广汽丰田今年内将在中级车市场导入一款混合动力版的新品，到 2020 年中小型车销量占比将达到 40% 以上，并将导入更多混动产品。

丰田汽车研发中心（中国）有限公司副总经理松本真一认为，面对传统化石能源危机及大气污染等社会问题，对应能源多样化的环保车辆的开发是车企的重任。

工信部产业政策司副司长卢希表示，政府将强化新能源汽车生产准入管理，加强产业政策扶持与引导。在完善标准法规体系的同时，积极推进示范推广。



截至 2014 年底，工信部发布第 64 批《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》，使得节能与新能源车型总数达到了 1538 个。数据显示，去年全年新能源汽车销量达到 74763 辆，仅占全年汽车总销量的 0.32%。

中国汽车技术研究中心主任赵航表示，目前整个国内新能源汽车产业发展仍面临几个难题，一是新能源汽车的续航里程短。二是电池寿命短、充电时间长，这些都成为制约新能源汽车普及的关键因素。



广汽集团
GAC GROUP

至精·志广
DETAILING GREATNESS



壮志凌云·创享未来

广汽集团参展 2015 第十六届上海国际汽车工业展览会

2015年4月20日,以“壮志凌云·创享未来”为主题的广汽集团新闻发布会在上海国家会展中心2.1馆举行。广汽集团携旗下广汽乘用车、广汽本田、广汽丰田、广汽菲亚特克莱斯勒、广汽三菱、广汽吉奥、五羊本田等共同参展,集体亮相第十六届上海国际汽车工业展览会。广汽集团联合展台总面积达2503平方米,展车数量21台。

布局新能源“153”战略助推“中国制造2025”

今年政府工作报告中明确提出,要实施“中国制造2025”,坚持创新驱动、智能转型、强化基础、绿色发展。广汽集团积极响应国家号召,推进新能源发展战略部署,以迎接经济新常态的挑战,助推“中国工业4.0”发展。今年3月份,广汽集团承办“新常态新机遇 2015 中国广州国际投资年会新能源及节能环保汽车论坛”,展示了广汽集团在广东新能源与节能环保汽车发展上的带动作用。为推进新能源事业,广

汽集团提出“153”新能源发展战略。构建“1个研发平台”,拥有上千人的一流专业研发团队,配备一流的研发设施,形成一套市场化导向的研发体系。掌握电池系统、电机系统、电控系统、机电耦合系统和系统集成等“5大核心技术”。以纯电驱动和混合动力车型产品作为重点发展方向,形成混动、增程、纯电动等“3大产品系列”。

近年来,广汽集团加快新能源发展步伐。2014年4月,广汽集团与比亚迪共同成立了广州广汽比亚迪新能源客车有限公司,联手研发以纯电驱动公交车为主的新能源客车,助推广东新能源客车发展“换挡加速”。10月,首个由广汽集团承担的国家“863计划”重大项目——“增程式纯电动轿车研发与产业化技术攻关”课题顺利通过科技部技术验收。增程式电动轿车传祺GA5REV、广丰凯美瑞混合动力、广汽新能源客车等多款新能源与节能环保汽车已投放市场;广汽集团自主研发的



传祺 WITSTAR、E-JET 等概念车也在国内外多个重要车展上亮相。

2015年是广汽集团“十二五”计划的收官之年,未来广汽集团还将继续以创新超越之势,布局国内外事业。在国内坚持“3+e”发展战略的持续深化,进一步明晰产业布局,通过各板块业务带动整体实力的提升;针对海外市场继续坚持“有谋有动、整体布局,稳步发展,重点突破”的战略部署,以一系列行之有效的营销措施提升广汽集团的海外知名度。全面增强“大广汽”体系竞争力,积极布局国内外事业,为消费者提供更高品质的产品和服务。

超高性价比! 江淮iEV5电动车上市 售价 8.98 万元

2015 上海车展于 4 月 20 日正式拉开序幕, 江淮全新电动汽车 iEV5 于车展上正式上市, 补贴后售价 8.98 万元, 是目前同类在售新能源车型中价格最优惠的车型。

江淮汽车股份有限公司副总经理严刚在接受记者采访时表示, 江淮电动车主打性价比优势, 8.98 万元的价格在市场上很有竞争力。严刚对 iEV5 的市场前景很有信心, 唯一有压力的是产能问题。江淮在建设新能源汽车产能时按 5 万辆来规划, 但目前 iEV5 每月产能为 500 辆, 预计 5 月以后每月产能达 1000 辆。“今年我们计划实现 7000 辆的产销目标。”严刚如是说。

据了解, iEV5 纯电动汽车已进入免购置税目录, 可节省近万元购置税。新车率先在北京、上海、天津、合肥、武汉、青岛、广州、惠州、厦门、襄阳、重庆 11 个城市开启购买, 8.98 万元是享受政府两级补贴后的价格。新车采用线上+线下结合销售的方式, 工商银行是江淮线上销售的合作伙伴。iEV5 及

iEV4 电动车均可在工商“融 e 购”网上平台购买。

江淮 iEV5 纯电动汽车基于全新平台打造, 外观较前四代车型有明显变化: 前脸采用带有镀铬饰条的六边形大嘴式设计, 搭配锐利的大灯显得科技前卫。车头专属打造的蓝色 JAC 标志显示了江淮 iEV5 的新能源身份, 充电接口也与车标巧妙地结合起来。新车尺寸为 4320×1710×1515mm, 轴距 2490mm。江淮 iEV5 纯电动汽车

iEV5 装载了丰富的智能化和科技化配置, 手机远程管理、导航、倒车影像、车载蓝牙、多功能方向盘、氙气大灯、皮质座椅, 双安全气囊等配置应有尽有。全触摸式中控面板和数字化仪表组合实现的 e 控智能管理系统。触摸大屏车载多媒体系统。主驾驶座左前方配有内置麦克风, 能够实时进行人机交互, 实现智能语音控制。

此外, 江淮 iEV5 拥有智能远程终端 (T-box), 能够实现用手机远程控制空调开关、查询车辆状态 (车辆电量、



剩余里程、电池温度等)、远程和定时充电 (车辆充电插头在线的情况下, 通过手机控制充电) 等智能化远程设计。其次, 车辆能够智能检查高压动力电池健康状态, 自动为 12V 铅酸蓄电池充电, 避免长时间放置车辆不能启动。

动力方面, 江淮 iEV5 装配了一台峰值功率 50kW 的电动机, 以及 23kWh 三元锂电池, 续航里程可达 200km, 最高时速为 120km/h。

车展前一周, iEV5 纯电动汽车在工商“融 e 购”官网上开放预售, 9.08 万元的预售价体现出非常高的性价比, 因此吸引诸多消费者购买。4 月 13 日开放预售当天, 限量销售的 158 辆 iEV5 全部售出。本次车展发布的正式售价低于预售价, 以 9.08 万元购买的用户还能享受差价退还。



纯电动版卡罗拉

亮相中航锂电 续航 417 公里

纯电动版卡罗拉亮相洛阳中航锂电推介会，
整车重 1680 公斤，0-50 公里加速 4 秒，
一次充电续航里程超过 400 公里。
4 月 15 日，中航锂电与美国 DMA 公司联合发布了
电动汽车动力总成系统，
并一同展示了 2014 款纯电动版卡罗拉。

该款纯电动版卡罗拉的动力系统用的就是中航锂电和 DMA 公司共同研发动力总成系统，整车重 1680 公斤，电池容量为 53 千瓦时，0-50 公里加速 4 秒，一次充电续航里程超过 400 公里。该款电动版卡罗拉目前已经有 300 多辆在土耳其境内作为电动出租车运营，累计行驶里程超过 170 万公里。

据中航锂电国际营销公司总经理卫哲睿介绍，中航锂电和美国 DMA 公司即将合资成立电动汽车动力总成公司，为国内整车厂提供动力总成系统。拟成立的合资公司拥有完整的系统硬件与软件技术、全套电池模块设计能力以及包括逆变器和电机集成等全套动力总成系统技术。可根据客户不同需求提供定制化解决方案，例如特定需求的续航里程、续航里程效率、驾驶性能和充电时间等。

中航锂电作为国内主要的动力电池生产企业之一，除了为电动汽车提供动力外，也计划通过集成完整的动力总成系统进一步延伸自身产业链。而美国 DMA 则希望依托其电动汽车系统集成与设计能力打开中国市场。二者一拍即合，联合开发出了电动汽车动力总成系统，并在丰田卡罗拉、丰田 Avensis，奔驰 Sprinter 516 等多款车型上开发

应用。此次展示的就是 2014 款电动丰田卡罗拉，这辆车还是刚刚从土耳其运回来，挂着土耳其车牌在测试路段提供试乘试驾。

来到现场的一汽技术中心、一汽丰田、中通轻客、苏州金龙、南京依维柯、重庆小康汽车、重庆瑞驰汽车、观致汽车、中国汽车工程研究院等企业代表，很多提出要求试乘试驾这辆电动版卡罗拉。

这一款电动版卡罗拉，续航相当给力，无论是地板油反复测试起步加速，还是空调全开高速行驶，掉电速度非常缓慢。

根据 TUV 认证，该车一次充电续航里程可达到 417 公里，但由于时间和路线限制，完整续航里程的验证只有等下次完整的测评了。加速方面则没有想象的那么快（开始误以为百公里 4 秒），油门略硬，起步大概也就跟 CVT 卡罗拉相当。整车设计中规中矩没有特别之处，就是后备箱被电池占了将近 1/2 的空间，这让本来就小的后备箱更显局促。这也是无奈，这么多电池如果不放在地盘的话真的是要到处抢占空间，未来还需要设计人员多死点脑细胞才行。

指引未来

FUTURE

推介会

INTRODUC



国内五大重点新能源汽车企业 发展战略规划 ——上汽集团

作为国内首家在纯电动、插电强混、燃料电池三大领域均拥有全球领先技术和自主知识产权的自主品牌车企，上汽近几年投入大量人力、物力发展新能源车，2015年一季度上汽累计销售新能源车 1454 辆，其中荣威 550 贡献绝大部分销量。

在 2015 年 4 月 20 日开幕的上海车展上，上汽集团宣布响应 2020 年 5L/100km 的油耗限值，成为国内率先对国家《节能与新能源汽车产业发展规划》中提出的目标作出承诺的自主品牌企业。为达成上述更为严苛的油耗限制，上汽表示未来每年都将推出一款新能源汽车，上汽新能源产品矩阵将实现从 A0 级到 B 级，从轿车到 SUV 车型的全覆盖。到 2020 年，上汽自主品牌将完成 100 万辆销量目标，其中新能源汽车销量占比要达到 15% ~ 20%。

上汽新能源车的发展正从起步期步入加速期。据介绍，上汽集团已在新能源车领域累计投入资金近 60 亿元，自主掌握了新能源汽车电机、电池、电控的“三电”核心技术，并建立了新能源汽车关键零部件体系。在此基础上，上汽集团已推出了纯电动车荣威 E50、氢燃料电池车荣威 750 以及插电式混合动力轿车荣威 550PLUG-IN，率先成为国内新能源汽车产品型谱最全的汽

车企业。

上汽发布“绿芯”战略 未来推出多款插电混动汽车

在 2015 年 4 月 20 日开幕的上海车展上，上汽发布了“芯动战略”，其中“蓝芯”专注传统动力领域，“绿芯”主打新能源技术。按照“绿芯”的规划，上汽将在未来两年推出多款插电混动产品，包括荣威 950、荣威 SUV 车型的插电混合动力车；在电动车领域，上汽计划在 2017 年推出新一代高性能纯电动车，可实现超长续航里程。到 2020 年，上汽将创新开发出第二代 EDU（电驱变速箱）技术，打造具备技术和成本竞争力的新一代新能源产品，为消费者提供性能优越又“买得起”的新能源汽车。

对于新能源车的规划，上汽已有详细的布局。上汽将在未来两年推出多款插电混动产品，其中包括荣威将在 2016 年推出两款新能源车型，分别为荣威 950 插电式混动版车型和一款插

电式混动版 SUV 车型。2017 年，荣威将会推出新一代 550 车型的插电式混动版；2018 年，荣威将推出一款续航里程将超过 350km 全新的纯电动车型。

据上汽新能源汽车销售负责人介绍，今年新能源汽车规划产能约为 12,000 辆，较去年 3000 辆的总体规划提升 4 倍。上汽目前主打的新能源





由于现有电池供应商技术、产能等限制，荣威 550PLUG-IN 一直受产能限制。上汽乘用车公司总经理王晓秋表示，随着明年荣威 950 和荣威 SUV 两款插电混合动力车型的上市，上汽将更换新的电池系统。

的底层进行深入的系统开发和架构的设计，打通互联和账号，满足消费者的真正需求。上汽董事长陈虹认为，自主品牌要赶超合资品牌，要看能不能抓住新能源、新技术的发展趋势，未来的自主品牌将是新能源加互联网。

“X”代表目前尚不能确定的，但未来可能会成为主流技术的前瞻性技术。2014 年 8 月份，陈虹整合上汽研发体系，成立以新能源、新材料、未来的主流技术方向的前瞻性技术中心；该前瞻性技术中心与以云计算车联网、互联网汽车、大数据管理等为主要研究方向的信息战略部一起，组成了上汽未来两大业务主力业务研究板块。除此之外，上汽还在硅谷设立了投资公司，紧盯国际技术趋势。

夯实插电式，同步探索节能技术

上汽在去年发布了“CUBE-TECH”全新动力总成，其中包括 MGE 系列、SGE 系列缸内直喷发动机，TST6 速双离合变速器，TST7 速双离合变速器，以及新一代发动机启停系统。上述动力总成也将于未来 5 年在下一代产品全面搭载。

另据上汽的规划，2015 ~ 2020 年，搭载全新一代动力总成的产品整体将在碳排放减少量、动力性提升、经济性提升三大指标上实现三个“超过 20%”。此外，上汽将在 2017 年推出自主开发的新一代小排量发动机 SGE1.5T，相比现在的 SGE1.5T 油耗下降 7%，百公里油耗仅为 5.0L。而这一切，都是瞄准发动机节能技术，锁定 2020 年企业乘用车平均燃油消耗指标的精心布局。

车型包括荣威 E50 纯电动汽车和荣威 550 插电式混动汽车，技术路线覆盖齐全。从免购置税政策实施后，上汽新能源汽车产能就处于满负荷状态。按照上汽的规划，上汽自主研发的 EDU 智能电驱变速箱已获美国专利授权。到 2020 年，上汽将进一步开发出第二代 EDU 技术。

2015 年 4 月 28 日，上汽大通

EV80 纯电动车正式交付上海电巴，成为首批入驻上海临港的纯电动轻客，将为临港地区企事业单位提供绿色的多用途公务车出行服务，EV80 将通过电动校车、通勤班车、公务车、菜篮子工程车等多种全面的形式，实现新能源商用车在消费者生活中的 360° 全覆盖，示范环保绿色交通。此次新能源用车合作，是上海构建临港绿色生态圈，打造未来之城的有力举措，也是上汽集团继上海车展发布主打新能源的“绿芯”国际技术品牌之后，助推新能源市场化的首次实际行动。除此之外，上汽大通和上海电巴还将强强联手，共同接力和推动充电设施建设，积极响应《临港地区绿色交通示范区规划实施方案》，实现新能源汽车对传统能源汽车的逐步替代，引领临港绿色交通。

新能源融合互联网

上汽“十三五”规划将启动“新能源 + 互联网 + X”模式，在新能源上，上汽在插电式强混、纯电动和燃料电池都有技术储备，且拥有自己的专利，无论从技术还是从产业链的打造，可以说在国际上都属于比较领先。

在互联网上，上汽联手阿里巴巴进入互联网汽车产业。按照上汽的计划，在与阿里的合作过程中，要从操作系统



也许有些人会说，那是因为电动汽车的旺季尚未到来，不错，电动汽车的春天的确姗姗来迟。但面对中国政府给予电动汽车的大力度补贴，很多汽车厂商并不考虑现在是春天还是冬天，当越来越多的城市开始限制传统汽车牌照而对电动汽车大开绿灯时，当一款电动汽车可以拿到十几万元的政府补贴时，尽快向市场推出电动汽车是很多汽车企业的正常做法。



执着的丰田却偏偏不按常理出牌，仍认准混合动力不放手。在上个月刚刚结束的上海车展上，丰田展示了今年即将上市的两款国产混合动力车型——混动卡罗拉和混动雷凌，并为它们加了一个好听的后缀——“双擎”。对于两款混合动力车型的市场前景，丰田中国总经理小川哲男坦言，从政策层面来讲，目前混合动力不会得到太多政策上的扶持。但从节能、新能源策略层面考虑，当前，纯电动车的基础设施仍需要一段时间去完善，丰田认为现阶段混合动力还是最佳的解决方案。它既能在节能减排方面做出贡献，同时，又能保证消费者使用汽车的便利性、舒适性及驾驶乐趣。为了在没有政策扶植的情况下，让更多的消费者买得起混合动力车型，小川哲男透露，丰田正加紧混合动力相关组件国产化开发进程，包括电池、逆变器和变速驱动桥等关键零部件都会在中国生产。这是丰田首次在日本之外的国家实现混动技术核心组件的本地化生产。小川哲男希望通过这些核心组件的国产化，进一步降低成本，从而做到混合动力技术的普及。

除了技术、成本等方面的工作，

丰田也对之前混动车型的市场推广不利做出深刻反思，决定给丰田混动技术在中国起一个朗朗上口的名字——双擎。丰田中国副总经理董长征解释说，“混合动力技术”这几个字很长，消费者很难记住，其实，形象地说，混动技术就是 Double Power，也就是双擎。这是丰田混动技术在中国的品牌，现在的凯美瑞、雷凌已经用了双擎品牌，今年上市的雷凌和卡罗拉混动也会使用双擎。

对于双擎是否会得到中国消费者的认可，刚刚上任的小川哲男明确表示，卖不好双擎，自己的工作将得不到总公司的认可。根据自己对中国汽车市场的调研，小川哲男认为，很多汽车企业总是优先车辆的制造，之后推向市场。假如卖不动，就会在这个车上贴补一些费用再进行销售，而丰田则是认真研究某一款产品在市场的实际需求，按照实际需求进行生产制造并推向市场。丰田不会采用先把车造出来之后再推向市场，如果卖不动，就降价这样的方式来进行销售。从一开始就设定一个让消费者能够接受的价格，而且以恰当的产量向市场进行供应。

丰田混动 独步天下

即使全世界都在一窝蜂地推出电动汽车，
丰田依然专注于混合动力技术。
而不管电动汽车看起来有多美，
事实却是，去年，

丰田的混合动力车型全球销量就已突破 700 万辆。

其中，普锐斯这一款车就卖出了 330 多万辆，
这个数字恐怕比全世界所有电动汽车的销量加起来还要多很多。



在刚刚落幕的 2015 上海车展上，奇瑞发布了两款新能源汽车——艾瑞泽 7 插电式混合动力版和艾瑞泽 3 电动版，吸引了众多车友围观和赞叹。据悉，这两款车均将在 2015 年底和 2016 年初上市，对这两款车情有独钟的小伙伴想必很是期待。本期让小奇哥带大家认识一下这两款人气颇高的新能源汽车！

艾瑞泽 7 PHEV 版

艾瑞泽 7 PHEV 搭载奇瑞新能源自主研发的 P2(单电机+双离合)结构插电式混合动力系统，保证了纯电驱动模式和混合驱动模式之间的自由切换，同时通过行星轮系统的扭矩

放大功能，实现整车快速、平顺起步，无滑摩能量损失。其动力总成采用奇瑞先进的 E4G16 发动机加永磁同步电机(峰值功率 55kW)，可实现百公里加速 9.5S 的动力表现。

在电池的设计上，艾瑞泽 7 PHEV 采用进口高性能电芯及先进的 BMS 组合，电量达到 9.2kWh，并利用国际先进的电池一体化风冷设计方案，使得电池更加安全耐用。在前期的测试中，艾瑞泽 7 PHEV 纯电状态下，行驶里程可超过 50 公里。油耗方面，综合工况下整车百公里耗油 2.2L。

奇瑞新能源汽车 艾瑞泽 3 电动版将上市

艾瑞泽 3 EV 版

艾瑞泽 3EV 的外观延续了艾瑞泽 3 的整体设计的同时，通过几处明显的设计变动让整车造型更具亮点。车身上部上下格栅处封闭式镀铬处理，在体现电动汽车外观属性的同时，也增强了整车外形的科技感。而车身后下方下部新增的扰流件，不仅降低了整车的风阻系数，更在造型上让人眼前一亮，使车身更具动感。

内饰方面，有别于艾瑞泽 3 汽油车型的传统机械换挡挡杆，艾瑞泽 3EV 采用了电子旋钮设计。此外，座椅也升级成为真皮材质，内饰的缝线颜色则使用了独具未来感的蓝色，科技感十足。

艾瑞泽 3EV 动力系统采用了高比功率永磁同步电机，配备高比能量的三元锂电池，并对电机、电池和电驱动等技术方面不断优化，使其电驱功率及扭矩加大，动力更强，续航里程更高。据前期测试数据显示，艾瑞泽 3EV 的百公里加速时间为 12 秒多，最高车速达到 130km/h，在满电状态下续航里程可达 252 公里。

另外在充电方面，艾瑞泽 3EV 也简化了充电操作，使用普通民用电源即可进行充电，一次充满电只需 8 小时左右，而公共快充充电桩充电仅需 1 小时即可完成，整个充电过程非常简单快捷。



上海车展探馆之 北汽新能源三剑客



北汽新能源 EU300:

EU300 外观几乎脱离了原型车绅宝家族化的前部格栅以及纯粹的镀铬车标的特征。宽大的发动机舱盖完全将翼子板和前进气格栅覆盖，由 LED 发光源以及灯带构成的前组合灯被无任何装饰的前保险杠“烘托”，哇靠！原来中国品牌的电动车也可以这么前卫！

从 EU300 侧向看，紧凑的车身（长宽高分别为：4582*1794*1486mm 轴距：2650mm），前低后高不断攀升的腰线，近乎溜背的造型，车门外板由翼子板引出的筋线，都带有强烈的绅宝家族的气息。

EU300 后部特征则完全被“硬朗”的后备厢盖所统一。后组合灯在材质、造型以及构成上都与前组合灯遥相呼应。

如果说，EU300 的外观还有些许绅宝 D50 的“痕迹”，那么在内饰上则几乎看不到原型车的踪影。最抢眼的恐怕就是与特斯拉相似的纵向布置在中控台上的全触摸屏。由左向右延伸的仪表台包含两部显示系统：组合仪表以及车载信息显示区域。针对出租车市场量身打造的 EU300 的副驾驶座椅被取消，换来的是一套可承载 22 升的旅行箱置物架。



2015 年上海车展北汽新能源亮相三款全新电动车。这其中以绅宝 D50 为基础正向研发的 EU300 最为抢眼，从其编号分析，综合续航里程或将达到 300 公里。早在 2014 年北汽新能源年会时，掌门人郑刚就曾向笔者透露，在 2015 年 10 月份将有一款针对全国出租用车市场的全新电动车上市。

EX 后驱电动跑车：

即将在 2016 年上市的微型电动跑车 EX，采用动力后置。后轮驱动的设置，全铝车身轻量化设定以及智能化的设定是另一个亮点。

从暂定命名来看，EX 将是北汽新能源 EV、ES 车族的延续，轴距仅在 1600mm，整车尺寸也不补上 A00 级车型，但是全部智能化、定制化的架构足以打动 90 后的“二代”们对于新奇产品的好奇心。



EV200 特制版：

作为北汽新能源第二款主力电动车，EV200 的售价从 9 万元至 14 万元，综合续航里程稳定的维持在 160 公里 (EV160) 至 200 公里 (EV200)。

而此次车展亮相的这款特制版，在外观上高度统一在 EU300 的周围时，在中控台上也集成了一台定制的 iPad。

作为中国第五大车企，北汽新能源从北京汽车剥离出成为一个自负盈亏的独立法人后，在新能源车市场逐步发力。其第一代 E150EV 上市后，逐步调整研发方式，市场营销模式，并通过与南韩 SK 以及德国西门子合作生产三元锂电池、高性能电动机。逐步摆脱了以往电动车续航和性能不佳的阴影。此次上海车展亮相的这三款电动车或将成为北汽新能源实力爆发的突破口。对于本次车展亮相的电动车具体参数和性能，第一电动记者将会实时跟进。



台风来袭 未来已来

知豆 D1 城市微型纯电动汽车 兰州下线



2015年1月11日，新大洋电动车科技有限公司首款车型知豆 D1 在兰州正式下线，标志着吉利控股集团与新大洋集团的战略合作取得了阶段性成果，两家同是诞生于浙江台州的民营企业强强联合，将充分发挥吉利在汽车生产制造、运营体系等方面的强大实力，结合新大洋在新能源汽车研发领域的技术优势，共同开拓中国新能源汽车的广阔市场，共同构筑电动车的绿色梦想。

知豆 D1 作为一款“小而美”车型，作为吉利与新大洋合作后的首款车型，D1 从外观融入意大利前沿时尚设计，采用全球首创的轻量化车身和电动汽车专用底盘、专业无刷直流永磁电机和领先全球的 VMS 整车管理系统，续航里程达 160 公里。

新大洋集团董事长鲍文光表示，知豆 D1 不仅整合了云计算、物联网、GPRS、远程无线支持服务等技术，用户还可以将手机与车进行绑定，实现车辆定位、轨迹回放等诸多功能，充分让消费者体验智能便捷的互联移动生活。未来知豆将在智能互联、私人订制方面不断创新，迎合个性化消费需求，让更多消费者体验到知豆“小而美”的实用和魅力。

吉利董事长李书福在本次合资项目媒体沟通会上表示，知豆主要进军私人销售领域，合资公司共享研发平台与零部件采购体系，发展新能源汽车应该是完全开放、高度协同、规模化生产，联合多家优势企业，提高整体竞争力。

“博观而约取，厚积而薄发”，作为城市微行纯电动车的创新实践者，新大洋集团十年磨砺，在建立自主正向技术开发体系方面成果颇丰，打造了纯电动汽车三个核心技术平台：一是自主研发的轻量化电动汽车平台；二是正向设计的电气系统平台；三是智能化的信息平台。目前，新大洋拥有 3 项欧盟专利、6 项国内发明专利，100 多项新型实用与外观专利。

新大洋集团董事长鲍总称：
“李书福董事长是汽车界的‘疯子’，
我是电动车领域的‘疯子’，
再加上我们都来自浙江台州，
希望能吹起一股新能源汽车台风！”



2014 年知豆全年产销位列国内纯电动汽车销售前三甲，国外享誉欧洲。正是凭借精准的定位、亲民的价格、灵动时尚的设计和超低的能耗（百公里仅 8 度电），知豆赢得了全球消费者的青睐。此次与吉利的深度合作，将让未来的知豆纯电动汽车发展如虎添翼。展望 2015 年国内新能源车市，行业分析人士认为，以知豆 D1 为代表的微型纯电动汽车将掀起一场新能源风暴。2015，知豆，蓄势而来！



新能源汽车推广宜由上而下 宝马扮演领军角色



在众多新能源概念中，新能源汽车的发展更能影响众多概念股后续走向。但出于成本、续航里程、充电等方面忧虑，新能源汽车的推广和发展速度并不满意。专家认为，高科技产品、新兴产品从高档汽车向大众化汽车普及，是汽车业发展自然规律。与其他豪华品牌厂商持谨慎态度不同，宝马在新能源方面布局非常积极。

频频光顾的雾霾，正在唤醒所有人的行动意识，绿色出行的概念备受关注。

在众多新能源概念中，新能源汽车的发展更能影响众多概念股的后续走向。但出于成本、续航里程、充电等方面的忧虑，新能源汽车的推广和发展速度并不能令人满意。

业内专家认为，高科技产品、新兴产品从高档汽车向大众化汽车逐步普及，是汽车行业发展的自然规律。与其他豪华品牌厂商持谨慎态度不同，宝马在新能源产品方面的布局非常积极。

宝马集团大中华区总裁兼首席执行官安格表示：“2015年，我们将引入

更多插电式混合动力车型，这种技术拥有显而易见的节能性以及不受限制的行驶里程，我们对其前景非常看好。作为享有独特号召力并以创新为本的品牌，我们希望在新能源车市场的发展中保持领先地位。”

自上而下的推广

2014年，中国市场纯电动车和插电式混合动力车共计销售7.48万辆，比上年增长3.2倍，已成为仅次于美国的第二大市场。其中插电式混合动力车的交付量近3万辆，增长近9倍。这得益于中国强有力的政策驱动，以及社会新能源汽车产品的丰富，特别是像BMW i3、i8、530Le以及特斯拉

Model S等高端产品的上市。

根据国家制定的2020年目标——致力于实现新能源车保有量达到500万辆，除了充电基础设施的挑战，破除地方保护，鼓励插电式混合动力产品或将成为未来的关注焦点。

插电式混合动力因具备传统车型的适用性和电动车的节能性而具有广泛的市场潜力，也正成为各大厂商进军新能源市场、实现较大销量的突破口。

而在这一过程中，豪华品牌新能源汽车发展的布局，将影响整个汽车市场的走向。

正如过去一样，华晨宝马之诺1E豪华纯电动SAV的租赁模式成为了中



国新能源汽车推广的一个经典案例；以宝马为代表的豪华汽车厂商所积极推进的商业区公共充电设施建设计划，在有效缓解政府压力的同时，也在很大程度上降低了消费者的充电忧虑，此外 BMWi 系列车型所采用的碳纤维车身，未来或将带动一批轻型材料技术的发展。

但目前其他豪华品牌厂商在新能源领域均比较谨慎，这种态势与当前市场环境对豪华新能源汽车品牌的局限有一定的关联。但专家认为，高档汽车进入市场，是加速市场对新兴产品的接受度、推进市场成熟速度以及营造健康完善的新能源汽车生态系统的客观需求。

目前，宝马在中国新能源汽车领域发挥着领军作用。之诺 1E 和 BMW530Le 均已进入国家新能源汽车推广车型目录，享受有关鼓励政策，这两款车与 BMWi3 均可在上海获得免费新能源车牌照。

从宝马获悉，这些车型在上海地区的市场需求旺盛，而充电设施仍是最大挑战，作为培育市场的核心举措之一，对那些具备家庭充电条件的客户，宝马可以免费提供充电基础设施以及安装服务。

启迪

在新能源汽车发展的浪潮中，宝马公司以其国际化的品牌影响力和领先行业的创新产品扮演了重要角色。在近 130 年中，汽车从来都是用钢铁、铝等金属制造车身，由内燃机提供动力。BMW i8 和 i3 打破了这一常规，为未来创立全新基准。

2014 年正式推向市场的这两款车引发了社会的极大关注，它打消了此前所有人的顾虑。市场需求极其旺盛，等待提车的时间甚至在半年以上。在上市半年多内，BMW i 产品的全球销量达 1.78 万辆。目前，尽管宝马位于莱比锡的工厂在不断提升产能，这些产品仍然供不应求。

长久以来，全球汽车行业均未放弃对电动汽车科技的研究，但多数保持谨慎态度，而宝马显然更加积极。

一方面，推动新能源车销量以实现厂家平均油耗指标是必然选择；而另一方面，宝马作为独立的公司更容易做出决策；同时，节能减排也是这个高档汽车品牌赋予自己的企业使命和社会责任。

宝马集团从 1972 年起就一直保持

对电力驱动车辆的科技储备，并早在 2002 年提出“BMW 高效动力”战略及分期目标，确立了在 2010~2020 年大举推广电力驱动车辆的路线图。

过去十年，宝马在优化内燃机效率方面成绩卓著，而电动汽车研发的推进步伐也非常扎实。

2008 年开始，MINIE 在欧美及中国开展全球最大规模的道路实测，加上第二款测试车型 BMWActiveE，累计路试里程超 2000 万公里，收集了大量宝贵数据，并共享给相关市场的行业机构、科研机构及政府部门参考。这些实路测试的研究结果标明，绝大多数用户的日均行驶里程在 40~60 公里，这也是目前传统汽车厂商普遍将纯电动汽车的续航里程设定为 150 公里左右的主要依据来源。

2011 年 2 月，宝马集团宣布了一个历史性的决定，创立一个独立的子品牌 BMWi，专门用于新能源产品及服务，并计划推出两款革命性的车型——纯电动的 BMWi3 和插电式混合动力的 BMWi8。这两款新车已于 2007 年开始研发，采用了突破性的汽车理念，比如，其车身采用坚固而轻盈的碳纤维制成。这种高科技材料比钢轻 50%，比铝轻 30%，过去仅主要用于航空业。

由此，宝马集团不断推进新能源汽车相关的生产配套、产品科技、电动出行服务等举措。比如，为了保证将来碳纤维材料大批量生产的需求，宝马于 2011 年投资 1 亿美元在美国成立一家专门的公司，并于 2014 年 5 月增加投资，将位于美国摩西湖的碳纤维工厂的产能在每年 3000 吨的基础上提升 2 倍至 9000 吨。碳纤维材料的高制造成本和复杂工艺一直是难以大规模应用的障碍，而宝马目前是唯一掌握了大规模生产碳纤维材料的汽车厂家。在汽车轻量化设计已近极限的情况下，宝马的碳纤维技术无疑为自己确立了巨大优势，并为汽车行业指出了方向。

布局

中国自 2009 年成为全球第一大汽车市场，各大厂家在中国与全球同步推新车已司空见惯，但是还没有哪个厂家像宝马一样在新能源领域将中国市场置于首要地位。

在 MINIE 和 BMWActiveE 的实路测试中，北京和深圳名列其中，而 2010 年，宝马即与上海同济大学开展首个中德纯电动汽车科研项目。除了 BMWi 将中国作为首批发布市场，宝马公司更是在充电标准、充电设施建立和市场推广方面成为急先锋。比如，宝马在中德电动车充电项目中扮演了积极角色。这一项目于 2014 年 7 月公布，中德电动车交流电充电标准实现统一。再如，去年 5 月开始，宝马在上海世博园区每周都提供开放的电动出行体验，并和当地部门合作将周边 5 公里的地区打造为推广示范区。目前，宝马正大力拓展与众多机构的合作，推动充电设施发展并将尝试车辆共享等全新绿色出行模式。

经过周密的准备，到 2014 年，宝马已经在北京、上海、深圳和沈阳等 7 座城市正式授权 11 家 BMW5S 经销商开展 BMWi 产品销售和售后服务。将来，BMW 经销商网点将随着业务增长而逐步增多。为了鼓励更多消费者尝试和接受全新的电动出行方式，BMW 还将为客户提供灵活多样的零售金融服务。



宝马携手其合资企业华晨宝马在新能源领域的扎实步伐也是业内典范。2012 年，华晨宝马响应政府号召在豪华品牌合资企业中第一个创立新品牌“之诺”，并于 2014 年初采用独到的租赁模式将国内首款纯电动多功能汽车“之诺 1E”推向市场。分析认为，这种租赁模式可以将用户顾虑降至最低，非常适合电动车市场培育阶段。目前，之诺品牌在北京和上海建立了品牌展厅，并通过与国安俱乐部、运道租车等机构的合作服务于众多企事业单位和个人用户。未来，之诺将有更多产品推向市场。

2014 年，宝马又一次为中国新能源汽车市场做出了表率，推出了 BMW 品牌下的首款插电式混合动力豪华商务轿车 BMW530Le，这也是全世界首款采用这一技术的行政级商务轿车。这款装备齐全的豪华汽车在纯电模式下可行驶 58 公里，百公里平均油耗仅 2.0 升。

这两款产品的研发得到了宝马集团的大力支持，基于“中国源、为中国”的承诺，宝马在中国的研发机构发挥了重要作用。2013 年 9 月，华晨宝马研发中心正式成立，拥有 500 多人，主要从事新能源技术和产品的开发。



关于低速电动四轮车 最权威的十大声音



胡锦涛（原中共中央总书记）：

胡锦涛同志在科技部关于电动汽车的报告中，针对低速电动车、国情车的问题，批示“要积极支持，规范发展，增加技术水平，提高安全性能。”（资料来源：科技部办公厅副主任胥和平的谈话）



张德江（全国人大常委会委员长）：

张德江同志在视察山东宝雅新能源汽车有限公司时指出：国家全力支持新能源汽车的研发，产品的优劣要靠市场来检验。我们要抓住机遇，奋发图强，争取捷足先登。（资料来源：山东宝雅新能源汽车有限公司网站）



何光远（原机械工业部部长）：

不考虑消费者的需求是我国目前电动汽车处境尴尬的原因，有关部门关于电动汽车的时速限制就是在忽视消费者需求的情况下提出来的。低速电动汽车有很大的潜在市场，政策不应扼制已有的市场发展。



郭建强（河南省委书记）：

从目前及一定阶段市场需求看，低速电动车很有发展前景。我们会为力帆集团在河南发展当好后盾，搞好服务。



陈清泉（原国务院政策研究中心党组书记）：

放开低速电动车是大势所趋，是早晚的事。一旦打开市场之后是不可阻挡的。低速电动车的前景非常好，但竞争也很激烈。这个时期正是孕育竞争能力的关键时期。一方面要把生产能力搞上去，使整车、零部件、服务等都经得住考验；另一方面要加大研发力度。低速电动车不等于低质量，不等于低技术，在技术上一定要有“杀手锏”，提高配置，形成独特优势。



徐冠华（原科技部部长）：

发展低速电动车是我国电动车产业发展的战略选择。一是低速电动车是市场的选择，跟农用车发展是同样的道理。从长远上讲，未必都做到时速 120Km/h 或 180Km/h 以上。二是低速电动车和历史上很多新事物一样，一定要从基层做起，找到一个突破口。发展低速电动车适合中国国情。



郭树清（山东省省长）：

电动汽车产业发展不是省长、市长说了算，而是市场说了算。时风电动汽车产销量全国第一，这是市场证实的，而不是市长、省长说的，这才是真正的第一。



沈烈初（原机械工业部副部长）：

发展什么样的电动车应当基于中国国情来考虑，走什么样的技术路线应该让市场来决定。特斯拉是富人的玩具，而低速电动车是解决大多数老百姓的需求，难道我们一个共产党领导下的社会主义国家，服务的对象不是广大人民群众而是那些富人吗？低速电动车是目前最适合中国国情的产品，因为它满足了当下老百姓的出行需求，老百姓需要这样性价比高的产品，这一点，从当前低速电动车在全国的保有量即可看出。



吴敬璠（原全国政协经济委员会副主任、著名经济学家）：

新产业的发展需要有一个过程，要找到一种盈利的模式，能够有回报，能够支持新产品持续的进行改进，扩大规模，最后实现产业化。在低速电动车发展上山东做了很多工作，也有了很好的基础，总的来说，由低速车介入发展电动汽车产业，是一个很好的路径。



周鹤良（原机械工业部电工局局长）：

这些年针对低速电动车，误导性的，带有倾向性的，对广大群众的切实需求漠不关心的舆论报道的太多了。特斯拉，宝马，丰田，这些品牌的新能源车当然非常好，各方面都比低速电动车强很多，但离普通老百姓太遥远。一辆特斯拉，普通农民几辈子也买不起。目前的电动汽车“双 80”标准，设定的就很不科学。我认为标准要多元化，差异化，不能一刀切。就像北京必须要建设地铁，但小县城就没有建设的意义。电动汽车产业的顶层设计，一定要满足各种需求，满足普通群众，特别是三四线城市和广大农村地区的群众的需要。他们有钱了但不是很多，有路了但不是很好，低速电动车正好适应这个市场。

道爵新车圆梦者上市 目标剑指单月销万辆

2015 南京电动车展正如火如荼的举行，江苏道爵汽车顺势发布了旗下新款车型圆梦者。

在道爵 810 平米的超大展位上，圆梦者娇小的身形备受关注。道爵汽车销售总经理刘东坡对第一电动网独家透露，新车型的终端售价将在 18000 到 20000 之间。道爵汽车销售总经理刘东坡站在娇小的圆梦者身旁小巧灵活 瞄准 50 岁以上老年市场

圆梦者为四门四座车型，车身尺寸比爵开拓者小了不少。

分别为 2715*1300*1520mm
轴距：1800mm

整备质量：520kg

圆梦者车型搭载 2kw 交流异步电机，电池配备为 48V/80Ah，最高设计车速 35km/h，充满电续航可达 80km。圆梦者是道爵团队专门针对 50 岁以上老人设计，考虑到老年人的反应速度和生活习惯，2kw 的电机功率和 35km/h 的设计时速足够满足他们的日常代步需求，而且更安全。对于新车型为何命名“圆梦者”，刘东坡介绍说，“我们上一款车命名开拓者，意味着道爵在微型车市场的发力，新款车取名‘圆梦者’，是寓意‘圆梦者’圆老年人的汽车梦，也圆道爵的汽车梦。销售目标剑指单月破万对于新车型的销量预期，刘

东坡非常乐观，如此信心或许是来自去年道爵销售业绩的异军突起。2014 年道爵销售网点从年初 200 多家扩展到 630 家，销量达到 3.5 万辆，堪称微型电动车行业的黑马。“我们现有的‘开拓者’和‘酷跑’车型车长均为 3.5 米，较大车身尺寸和 80km/h 的设计时速很受市场欢迎，但是根据我们研究，老年人更青睐小巧灵活的车身设计，而且对时速和续航里程的要求也相对较低，因此我们从去年底着手

开发圆梦者”，刘东坡介绍。

当问到圆梦者的销量目标时，刘东坡毫不犹豫地说：“我们对圆梦者车型的整体销售目标没有明确要求，但是，鉴于我们的充分的产能储备，经销商渠道快速扩张，以及充分调研的市场需求评估，圆梦者车型在今年年底的销售旺季，单月单车型销量将会突破 10000 量”。

如果真的如刘东坡的预期，圆梦者今年 12 月销量破万，那么圆梦者将成为目前微型电动车市场单月销量最高的车型。这对于道爵完成 2015 年 9 万辆的销售目标，无疑将如虎添翼。



车到山前闯新路 ——看陵城如何破解 低速电动车产业困局



去年央视 3.15 晚会对老年代步车现状曝光后，我国低速电动轿车市场持续低迷，加之国家行业管理标准始终未出台，不少生产企业订单骤减，发展困难。而在陵城区，电动轿车产业逆势增长，一季度实现销售收入 16.38 亿元，同比增长 25.37%。

提高产品科技含量，多元化营销抢市场

4 月 28 日，在力驰科技有限公司，一辆辆外型新颖的丽驰 B01 电动轿车缓缓驶下生产线，车内智能冷暖空调、电动门窗、中控门锁和智能倒车影像系统一应俱全。“这是我们自主研发并推出的，诞生于行业‘寒冬’中，是全国唯一拥有‘九卫安全盾’的电动轿车。”公司总经理张华军介绍说。

去年 4 月初，电动轿车产业遭遇“寒冬”，力驰也感受到阵阵“寒意”，客户订单月减少 1000 余辆，企业决定提高科技含量，升级产品。

他们按照欧美 A 级轿车质量标准，研发全承载式时尚微型产品，在行业内率先通过了国家级正面安全碰撞试验，并经过两大类 22 个项目的检验。与美国 ZAP 公司、KDS 公司合作，对控制系统进行优化升级，增强产品竞争力。目前，该公司已有 5 款车型上市。与此同时，实行多元化营销，以三四线城市和县级市场为重心，构建全国销售网络，新开辟一级代理网点 150 个、二级网点 80 余个，网点总数增加到 400 多个；借助新兴媒介，开设微店，已接到各地订单 8000 余辆。今年一季度，力驰电动轿车销售近万辆，同比增长 270%。

富路集团在巩固国内市场的基础上，通过参加德国科隆车展、意大利米兰车展等国际大型展会，积极开拓海外市场。去年以来，他们新开拓瑞士、荷兰等 5 个海外市场，产品出口量达 1.28

万辆，出口创汇 1.15 亿美元。

强强联合共推转型，释放“1+1>2”效能

4 月 7 日，富路集团与北方变速器有限公司、云汇蓝星有限公司签署了三方战略合作协议。“‘寒冬’下产业面临洗牌，我们选择强强联合，三方形成利益共同体，以微型汽车为转型升级的突破口，携手技术研发，实现优势互补。”富路集团董事长陆付军如是说。

据了解，北方公司的微型汽车变速器国内领先，是富路集团整车装配的主要供应商，而云汇蓝星主要为富路集团配套生产发动机。按照协议，北方公司、云汇蓝星入驻陵城区新能源车产业园，产品直供富路集团。目前云汇蓝星已投入生产；北方公司装配线预计 7 月底投入生产，达到年产 15 万台变速器总成和车桥总成的能力。

“企业要长足发展，就要有开放的态度，不求所有、但求所在，我们通过股权转让、合资合作等方式，积聚发展能量。”谈及力驰与隆鑫通用有限公司的合作，张华军如是说。

去年 4 月，隆鑫通用出资 5000 万元，持有力驰 20% 的股权，共同拓展市场。今年，双方合资创立了华恩车辆租赁服务公司，将力驰产品从传统家用代步领域进行拓展，面向全国中高档住宅社区、学校、工业园区及旅游景区提供租赁服务。

做强产业园区，九成产品实现自供，降低生产成本

在新能源车产业园，记者看到，宏光汽车配件有限公司生产的电动轿车座椅检测合格后，立即运往力驰，随即装配到了车上。“力驰需要什么样的座椅，我们就生产什么，生产销售不出园区，也不会出现库存积压。”宏光汽车负责人洪其军说。

新能源车产业园建于 2011 年，总投资 48.9 亿元，集新能源车整车生产、发动机研发制造、汽车配件生产于一体，有两家整车装备企业、10 家上游配套企业，是目前我省产业链最完整、生产规模最大的新能源微型车产业基地。

为集聚产业优势，陵城区不断完善园区的水、路、电等基础设施，派驻“服务专员”帮助解决各类难题。区招商办加强与国内外知名汽车、电动车生产企业的联系，不断引进新项目，完善产业链条，做强产业园区。去年以来，引进了西格玛电机、杰诚机械制造等 5 个项目入驻园区，建成了技术中心研发大楼。

目前新能源车产业园除不能生产锂电池外，其他关键配件全部实现了自有供给，产品自供率达 90% 以上。因为减少了中间流通环节，生产成本降低了 10% 以上。



御捷年产 30 万辆 新能源汽车项目落户重庆

YOGOMO



2015年4月16日，我公司30万辆新能源汽车项目正式签约重庆永川。御捷将在永川投资50亿元，建设年产值100亿元以上的新能源汽车产业基地。御捷此次的项目主要定位于中高档新能源车型，广泛应用新能源、新技术、新材料，并集时尚化、智能化、网络化于一体，打造新能源汽车精品车型。

御捷目前在河北清河和山东齐河建有生产基地，市场主要以冀鲁豫为核心，覆盖全国。此次选择在国家级城市群成渝城市群的重庆建厂，将会大大缩短御捷汽车至华南及西南的物流半径，进一步提升御捷的竞争力，对于御捷扩大在华南、西南等边远市场的份额将会起到至关重要的作用。

同时，重庆是中国最大的汽车和摩托车制造基地。2014年，重庆市生产汽车263万辆，汽车产量全国占比超过11%，全国省市排名第一。全市拥有汽车生产企业32家，具有400万辆汽车的生产能力，此次御捷选择在重庆投资建厂必能如虎添翼，将集人才资源、技术资源、配套体系资源等优势于一体，

从而大大增强竞争力。

御捷自2009年成立以来，始终专注于新能源小微型电动汽车的研发制造，现已成为中国小微型电动汽车行业的标杆企业。自2012年起已连续三年销量稳居小微型电动汽车细分市场第一位。2014年御捷销售了近5万辆小微型电动汽车，这相当于小微型电动汽车细分市场排名第二位和第三位的销量总和。2014年御捷取得了其他乘用车和新能源汽车的整车资质，实现了从小微型电动汽车向新能源汽车的华丽转型，成为新能源汽车行业的一匹黑马。

御捷在中国新能源汽车即将迎来“井喷”超速发展时，在重庆投资建设年产30万辆新能源汽车项目，而且还

要将新成立的租赁公司总部放在重庆，在重庆示范和推广新能源汽车分时租赁等新的商业模式。御捷只要借助重庆汽车产业资源的平台优势，必定能在未来抢占新能源汽车产业的战略制高点。

发展新能源汽车已成共识，但适应中国新能源汽车产业的发展模式值得探索和研究。御捷从小微型电动汽车起步，逐步升级转型发展新能源汽车，我们用实践证明了御捷发展新能源汽车的模式正确。这次的战略决策更是高屋建瓴，御捷一定会取得更加辉煌的未来！让我们拭目以待。

时风农业装备
全国首批管理创新示范单位

4月17日-19日,2015全国农业机械及零部件展览会将在河南郑州国际会展中心举行。这次展会,时风集团精心组织,会议气氛热烈,开得圆满成功,达到了“突出重点展示时风发展新成果,统一思想抢抓农机补贴新机遇,凝聚力量形成向电动车转型新共识”的参展目的。



洞悉经济新常态, 聚焦时风新发展 ——时风产品精彩亮相郑州 2015 春季全国农业机械及零部件展

时风重点推介产品精彩亮相,关注度高,从时风产品超市中精选了“玉米收割机、大中型拖拉机、三轮专用车和电动车”共41款新产品参展,电动车重点推广市场畅销的中速和低速主流新车型。

走近时风展区,不同型号的电动车靓丽的外形散发着青春和活力,不管你是不是时风的用户,都会被她所吸引,很多参观者不断向工作人员了解产品性能、销售地点、价格等问题,这让电动车展区成了整个会场最火爆的展览点。

4月16日晚,应时风集团邀请,参加本次展会的时风产品经销商共计400余人参加了联谊会。刘成强总经理发表了“洞悉经济新常态,聚焦时风新发展”的主旨演讲。

在谈到时风今年以来的经营情况时,刘成强说,去年以来,时风集团积极策划营销商务活动,创新营销内部管

理,强化营销业绩考核,为2015年营销工作实现首季开门红做了充足准备。第一季度的市场异常复杂,时风集团把困难估计得比任何一年都大,所做的准备比过去任何一年都充足,综合首季度工作,时风集团实现主营业务收入93亿元,利税4.8元,分别增长1.3%和4.2%,实现了首季开门红。在谈到当前的营销重点工作时,刘成强号召广大经销商要抢抓农机补贴新机遇,形成向电动车转型升级的新共识。时风在三轮车、低速货车、小四轮拖拉机和发动机等传统产品上先后干成了全国第一,特别是时风中大拖在江苏等南方市场取得了较好效果,在俄罗斯、埃及等国际市场成为第一品牌,在商务部组织的对外援助项目中屡次胜出,充分说明了时风产品强大的竞争力,完全具备适应北方市场的能力,只要经销商和时风集团共同努力,一定能够打造时风农业装备第

一品牌。时风电动车产品已经是大势所趋,势不可挡,只要扎扎实实做好网点建设,认认真真做好市场巡展,用满腔的热情和精力精耕市场,未来一定会获得超值回报。





微米 E28 >>>> 动力续航全面升级 为年轻人造个性车

2015 南京电动汽车展已经结束，在这个同质化严重的微型电动车秀场，浙江立通的微米 E28 升级车型成了最闪耀的明星。

**动力、续航、配置全面升级
售价不变**

微米 E28 在展会上打出了“五星升级”的口号，所谓“五星升级”，指的是在动力、续航里程、操控性、配置、内饰五个方面的升级，包括动力加强、续航变长、刹车调校、后悬挂系统优化、增配倒车影像、车载蓝牙等共 22 各项目。

在用户最关心的动力和续航

里程方面，微米 E28pro 和 E28max 分别搭载 3.5kw 和 4.0kw 的永磁同步电机，与升级前的 2.2kw 电机相比，动力和加速性能更强劲，两款升级车型的续航里程也提升到 120km。

增大电机功率和续航能力之外，微米 E28 升级车型再一次对转向系统、制动系统做了调校和优化，后悬挂也有较大改良，这将为用户带来更好的驾驶和乘坐体验。

为了改善个性化设计带来的倒车体验，E28pro 和 E28max 全系均配备了倒车影像功能，车载蓝牙功能也成为标配，用户还可以根据需要选择车载空调、电子中控门锁等丰富配置。

“我们的每一项升级优化，都来自用户的需求反馈”，立通总经理于波向记者介绍，“微米从上市到 2015 年 2 月，共销售了 500 多台，40 岁以下相对年轻的群体占了 50% 以上，而年轻人对动力性能、续航能力和驾驶体验要求更高。”关于售价问题，于波表示，虽然 E28pro 和 E28max 车型在动力、续航和配置上大幅提升，但是终端售价将保持不变。

打造年轻一族的个性代步车

“这是两个购买微米 E28 的用户，他们分别是 1993、1994 年出生，年轻、富有好奇心，且热爱互联网和分享”，微米副总经理吴建国翻着手机相册兴奋地说。

据了解，当前微型电动车 70%-80% 以上用户均为 40 岁以上中老年

人，因此在大部分消费者心里，微型电动车就是老年代步车。

作为唯一年轻消费力量占主导的微电车型，微米将会不断提升年轻人的用户体验和互动。

“后期微米还将鼓励用户改装和‘玩’车，今年下半年将会推出系列改装方案和改装件，以彰显用户个性，增强用户参与感和互动”，吴建国向记者介绍。

如果未来微型电动车和摩托车、越野车一样，有丰富的改装方案和改装件，可以深度个性化定制，也可在外形或动力上简单 DIY，会不会让你有所期待呢？如果有一天年轻人像“玩”Smart 一样玩微型电动车，这样的不务正业没准会给微电行业带来不一样的发展。或许这一天不会太长，因为与内燃机汽车相比，电动汽车动力和控制系统更简单，模块更容易实现标准化。

小巧炫酷 值得期待

虽然试驾过特斯拉 Model S、比亚迪 e6、荣威 E50、日产聆风、Smart EV 等众多新能源车型，第一次近距离接触惹眼的微米 E28，记者还是忍不住好奇跃跃欲试。

在拥挤的展馆里，微米穿梭自如，让记者不由自主想起科比驾驶 Smart 在大街小巷逗乐卖萌的场景。可惜的是，这样一款让年轻人爱不释手的小微电动车，在中国大部分城市都还不能合法上牌上路。

开着红色微米 E28pro 在展馆中间



的广场转上几圈，目测过往人群回头率超过 90% 以上。

如果以经济型家用轿车的驾驶体验为标准，微米的转向系统不够灵活轻便，车身驶过减速带会有更大的颠簸感，座椅舒适性也差强人意，但是，因为有足够强烈的新鲜、个性、炫酷体验，这几处不足完全能让记者包容。

就像当年 iPhone 面世的时候，即便要随身携带充电宝，玻璃面板一摔就碎、信号不好、铃声太小，我们仍然爱不释手。更何况相比普通家轿 10 万左右的售价，每月 500-1000 元的使用成本，微米 27800-36800 元的售价显然更亲民，而且几分钱一公里的电费成本几乎可以忽略不计。



山东省委书记姜异康 调研雷丁电动汽车强调： 坚持创新发展 创造知名品牌

5月15日，山东省委书记姜异康调研昌乐雷丁电动汽车，考察企业自主研发生产的新产品，深入了解雷丁电动汽车发展情况，鼓励企业坚持创新发展，打造知名电动汽车品牌。

在雷丁电动汽车公司董事长李国欣先生陪同下，姜异康书记一行参观了雷丁电动汽车高标准的冲压、焊装、涂装、总装生产流水线，仔细询问企业生产工艺、企业自主研发产品创新情况，李国欣董事长重点介绍了雷丁梯次循环利用技术，这一技术的产业化将实现从电池封装、汽车使用、电动自行车使用、再到电池储能的循环利用，推动中国电动汽车产业革命性升级引领绿色能源的“可持续性发展”。

参观完毕后，姜异康书记和潍坊市委市政府的领导在公司第一会议室召开了新能源产业座谈会。会上，姜书记对雷丁电动汽车充分响应李克强总理“创新驱动、智能转型、强化基础、绿色发展”的号召给予了充分肯定，鼓励雷丁电动汽车坚持创新发展，把雷丁电动汽车打造成为国内电动汽车的领导品牌。

自公司建立之初，雷丁电动汽车始终坚持自主研发，建立了完善的电动汽车开发理念和独立的整车开发能力，2012年投资20亿，严格按照乘用车标准建成年产30万台的电动汽车冲压、焊装、涂装、总装四大工艺生产车间，开创了电动汽车行业研发和生产制造的新标准。

未来，雷丁电动汽车将继续坚持为国民造车的企业使命，坚持创新驱动发展战略，加快技术改造和科技研发，在企业转型升级上争取主动、走出新路，加快低速电动汽车作为国民车的全面普及。



低速经销商眼中最好的厂家

现在市场上销售的比较好的一些低速车：御捷、富路、唐骏、宝雅、时风、雷丁、赛驰、道爵、力帆等，我都代理过或者卖过。先总体来说一下吧，这些车各有优点，也各有缺点。价格高点的质量相对好点，便宜点的小毛病就多点。作为经销商或者消费者，看你的需求了。想买到又便宜又好的电动车，就不要想了，哪个厂子不为挣钱只为您服务呢？

宝雅 PK 道爵：总体质量上宝雅要好一点，但是价格高。为什么 2014 年道爵能卖那么多车？其实就是沾了便宜的光。道爵发展的很迅速，南方人的头脑貌似比北方人转的快。山东人以厚道取胜（吃过山东黑心小厂家亏的各位大哥别拍我，俺说的是正规厂家），真材实料，但是对市场的反应比较慢。这也是逐渐被河北、江苏、浙江厂家逐渐赶上的主要原因。

御捷 PK 丽驰：这两个企业都是中规中矩的，不过现在都为了销量沦落到减配降价的地步。在低速一微电行业，御捷的研发能力算是超强的，这一点丽驰拍马也赶不上。不过丽驰的车做工很厚道，用料、钣金、配件、喷漆都没的说。如果您想做代理商，我建议这两家都代理。假如只能选一家，那么御捷是首选。顺便吐下槽，丽驰车的质量很好，A01、B01 花了上亿开个模具，销量还不尽如人意。设计太超前了，德国红点大师设计有毛用？上量才是王道。

唐骏 PK 力帆：唐骏王子和力帆 320E 价格差不多，力帆 320 整车配置完胜唐骏王子，车型接受度来说唐骏王子占优势，320e 仿 MINI 的造型还是有局限性。做工来说都差不多，毕竟唐骏王子用的海马王子的车壳，力帆 320 汽油车也是经典车型，虽然没有 QQ 和熊猫卖的风生水起，但是微型车市场还是有点保有量的。



雷丁 PK 时风：时风 GD04 这款车主要是刹车助力太容易坏，卖的头疼。101、102 还是不错的，2 系车也不错，价格偏高，3 系的就别买了，就为了图便宜，花快 2 万了，还不如买个凯玛丽 K50。凯玛丽小车质量还可以的，价位便宜，虽然车还是有腻子活，不过刹车减震大架都还说的过去，比武城那些小厂子出的车强很多。雷丁车的总体质量也还可以，厂家的宣传很到位。目前不被市场接受的原因是价格偏高，厂家招商力度很大，长期来说有发展。但是也要让经销商挣到钱，还要建立好的口碑，总看到网上雷丁经销商哭喊厂家不退保证金的帖子，那么大的厂家，度量应该大一些。

赛驰 PK 中通 PK 道爵：都有长安奔奔的车型，中通的铁皮厚，用的配件比较好，当然价格也偏高。最近听说降价了，不过没看见车，不要降价减配就好。赛驰车比道爵的车做工好点，但是比道爵贵，这也是卖不过道爵的原因。宣传力度也不如道爵，今年好像要发力，拭目以待吧。

以上言论只代表俺自己观点，卖了 2 年多低速车的一点体会，具实而写的，喷子们不要喷我，如果言语上伤害了哪个厂家，希望见谅！



湖南恒润汽车

新能源汽车领域未来的一匹黑马

在传统汽车产业整体徘徊不前，新能源汽车出现快速增长的大背景下，湖南恒润汽车有限公司横空出世，引起业界高度关注。据笔者了解，在国家大力推广新能源汽车新形势下，湖南恒润汽车审时度势，经过几年的精心准备，已经具备了新能源汽车（包含三电核心零部件）设计研发、生产制造、销售服务等能力，成为新能源汽车整车生产企业新生力量。

公司总经理孔令忠表示：恒润汽车立足华南市场，以长株潭城市群为核心，以高品质产品和优质服务回报客户，产品投放市场初期，已得到湖南、江西、湖北等地区大客户的认可，相信经过2至3年持续不断地技术升级、流程优化、品牌推广，恒润汽车未来一定会成为新

能源汽车行业的一匹黑马。

湖南恒润汽车有限公司坐落于伟人故里—湘潭九华经济开发区，是湖南省及湘潭市重点支持的汽车整车制造企业，占地面积近600亩，注册资本2亿元。公司秉承“技术领先、服务领先、品质精良、诚信为本”宗旨，学习借鉴东风汽车生产制造和北汽福田营销的成功经验，形成了独具特色的品质至上，客户第一，效率领先的企业特色。

公司坚持“科技兴企”开放办企业的的经营理念，先后与清华大学、湖南大学等高等院校建立了产学研合作关系，与欧美日韩等汽车公司进行技术合作，不断引进新技术、新成果用于新能源汽车生产制造。湖南恒润汽车有限公司主要生产新能源汽车系列、中重卡系

列、专用汽车系列、客车及各类底盘系列四大类产品，企业紧跟新能源汽车产业发展大潮，顺势而为，立志打造中南地区新能源汽车、中重卡第一品牌及专用车底盘生产研发基地。目前恒润汽车开发的新能源整车关键技术（包括整车控制技术、车载充电管理）处于行业领先地位。恒润汽车通过资源整合，充分利用汽车行业现有成熟产品、成熟技术、零部件体系和人力资源等，以产品差异化作为特色，以满足客户个性化需求为突破点，轻资产运营，实现产业快速扩张与升级。

公司总经理孔令忠对恒润汽车未来发展充满信心，他说：企业要做大做强，一是产品品质，二是市场营销服务。恒润汽车聘请了北汽福田和东风汽车等大企业的优秀管理团队加盟，并制定了公司《2×3业务运营发展战略规划》，根据产品定位、客户定位、市场定位、价格定位、品牌定位、服务定位六原则，实施差异化市场开发策略和模板化精细化作业标准，贴近市场与客户开展良性互动，最大限度满足市场和客户需求，为客户量身定制产品，提供整体解决方案，打造核心竞争优势，创造品牌价值。

随着国家及汽车行业转型升级产业政策的调整，为有效缓解能源和环境压力，新能源汽车必将迎来新一轮大发展的春天，相信恒润汽车经过不懈努力，必将成为我国新能源汽车行业的新生力量，在做大做强国内市场的同时，走向国门，走向世界，为新常态下国家循环经济增长做出自己应有贡献。



湖南恒润汽车有限公司

生产提供各类专用车底盘、客车底盘及各型新能源汽车（含纯电动、混合动力）专用车底盘，可共同开发客户所需各类专用车底盘，欢迎来电来函咨询。

联系人：孔先生 17707320345 吴先生 13755113127

王先生 18073209488

电 话：0731-58275191 0731-52328888

传 真：0731-58308088

邮 箱：hengrunmotor@163.com

地 址：湖南省湘潭市经济技术开发区恒润高科产业园

邮 编：411202

郑州低速电动车市场遇冷

有商家年后1辆都没卖出去

过去几年，四轮封闭电动车在郑州市民中掀起了一股购买热潮。但这股热潮，在去年年底、今年年初突然遇冷。

案例：生意难以维持，车辆交由他人代卖

外形像小汽车，刹车、挡位、方向盘、雨刷器、空调一应俱全，用电不烧油——这种“多功能”的代步车（四轮电动车）封闭、走起来“稳当”，刮风下雨都不怕。

因为具有这些功能，四轮电动车一出现便受到热捧。商人们“交警睁一只眼闭一只眼”的说法，无疑增添了消费者购物的信心。

虽然早在2011年12月，郑州就开始整治包括老年代步车在内的“四类车辆”，要求对闯禁行的电瓶观光车、老年代步车进行查处，防止其继续驶入市内。但此后的3年时间里，老年代步车等四轮电动车却越来越多。

从事这项生意多年的业内人士说，四轮电动车生意在去年上半年达到了顶峰。看着挺赚钱，去年，很多商人一窝蜂地进入了该行业。

航海路宛航电动车城的一名商人说，以前该市场只有三四家在卖，去年和今年年初，类似商家突然增加到几十家。

卢玉昆（化名）便是在去年加入了这一行业，他将自己结婚买房的50多万元全部拿出来购买了四轮电动车，每辆车的价格在1.98万到2.98万元不等。

但他没想到，进入行业时还火爆的生意，自己进来后没多久突然就变得“不顺了”。

今年年初以来，停在店里的车卖不出去，而租金还得交，承受不住压力的他最终退出。剩余的车辆，他交给了一位仍在坚持的同行代卖。

现象：过年到现在，有商家一辆车都没卖出去

卢玉昆的遭遇并非个案。多名受访人士介绍，受不住亏本退出行业的大有人在。

在郑汴路升龙金泰成电动车广场，四轮电动车商段白金（化名）介绍，他很怀念去年上半年那段“火热”的岁月，“有时候一个月能卖出10来辆车，一辆净赚2000多元。”段白金说，那段时间，买车的人不少，到柜台来咨询的人更是络绎不绝。“有的买回去搞观光、做经营，有的为老人买车方便接孩子上下学。”

但市民对此类电动车的热情，却在去年年底、今年年初来了一个大转折。

“大概就是去年年底、今年年初的时候，我们的生意变得难做起来。”段白金说，“过年到现在，我的铺子一辆车都没卖出去。”

他说，还在该电动车广场营业的这几家四轮电动车商，这几个月时间最多也只卖出去两辆车。卖不出车子的冲击是巨大的，资金无法回笼，而房租还得交。面对冲击，去年年底该电动车广场还有七八家四轮电动车铺子，如今只剩



下四五家。

感叹业内“美好时光”流逝的还有
其他电动车市场的商家，航海路宛航电
动车城商家张清河也表示，今年生意难
做。

在他的店内，去年还卖 1.85 万元
的一款四轮电动车现在降到了 1.78 万
元，而他表示，“如果真要，还能再优
惠。”

**探因：交警严查让消费者持观望态
度**

去年还火爆的生意，今年为何寒气
逼人？市场是否已达饱和？

对于商家跟风进入导致市场饱和的
说法，多名业内人士并不认同。

在商丘等地做过调研的张清河说，
“郑州所有县市四轮电动车加起来还没
有商丘一个地市的，需求空间还非常
大。”

那引起变化的原因是什么？

“去年交警严查老年代步车等四轮



电动车，让很多消费者对‘交警不查’
的说法产生质疑，现在持观望态度。”
段白金这样分析。

去年 9 月的一天，中牟一辆老
年代代步车与机动车相撞，致老年代
代步车司机死亡、车上 3 名乘客受伤。
法院审理认为，老年代步车已属于
机动车的范畴。

去年 12 月，该案审理后，郑
州各大交警队加强了对老年代步车
的查处，“只要上路就是违法行为。”
而在交警的“百日行动”中，很多
被查处的车主的身份信息往往会被
曝光。

害怕处罚或许只是表面原因，
一位经济人士认为，更深层次的原
因恐怕是经济下行导致消费不振。

**突围：降价甩卖，商家为促销
各出奇招**

对于某些商家而言，市场动荡、
淘汰盛行之时，恰恰是他们甩开竞
争对手、垄断行业的良机。

段白金说，虽然市场低迷，但
他还是打算坚持下去，“总有一天，
像南阳等地一样，郑州四轮电动车
上牌与否的管理政策也将出台。那
会儿，我们就能占得先机。”

为改变“无人问津”的状态，
许多仍在坚持着的商家纷纷开始谋
求突围。

在郑州的几个电动车市场，河
南商报记者看到，车商们已将车辆
搬出车铺，放到了商场门前醒目的

空地上。

而关于车辆的各种各样的优惠
方案也不断出炉。

有商家将以前卖 1.58 万元的
车直降 6000 元出售；有的除了打
出惊爆价，更送车垫、倒车影像和
港澳游；还有买车砸金蛋中大奖的
机会……

然而对这样的促销行为，不少
业内人士并不乐观，“这样大幅降
低利润谋求销售量的行为并不能长
久。”

这样的刺激结束后，将来的日
子怎么办？这仍是一个难题。

改进技术，只是“听上去很好”？

在别人降价甩卖时，有人试图
从产品本身出发进行推介。

在航海路宛航电动车城，个别
商家向前来问询的消费者介绍产品
时，往往将电动车的冷暖空调作为
推荐重点。

“夏天马上就来了，在电动车
里开着空调，也是很舒服的。”一
名经理向记者介绍一款电动车时说。

但在夏天，一般汽车的空调尚
存在这样那样的问题，四轮电动车
的空调真的好用吗？

另一名车商说，“空调其实多
数都是拿来哄人的，只不过是用来
刺激购买的手段。在制冷方面，其
实起不到多大作用。”这名车商自
己也有车辆安装了空调系统，但他
表示，那空调线“太细了”。

区域管理或成 低速电动车“破冰之道”

近日，福建省物价局公布了《福建省财政厅关于核定低速电动车牌证工本费及安全技术检验收费问题的复函》，规定低速电动车牌证工本费和安全技术检验收费参照汽车牌证工本费及机动车安全技术检验费收费标准执行。这意味着，今后低速电动车将获得合法牌照，并可以在福建省内范围上路行驶。

了解，这是我国首个在全省范围实施低速电动车上牌的政策。虽然在山东部分城市、河北、河南等多地曾出台低速电动车上牌的政策，但是在省级范围推行低速电动车上牌政策，福建的做法尚属首次。此前，公安交管部门一直被认为对低速电动车上路持保留意见。有业内人士分析认为，新的《立法法》赋予地方政府一定权力，但是如果改变低速电动车的现状，靠政府文件在现有框架内很难改变。

近年来，低速电动车的市场火爆程度并未受其“没有名分”的影响，产品强势占领市场。权威数据显示，2013年国内低速电动车市场的销量达到35万辆左右，而2014年销量则超过40万辆。低速电动车凭借其低廉的售价和使用成本，不知不觉地从新能源汽车市场领域抢走了一大块“蛋糕”。

■地方先行先试

作为中国低速电动车发展最集中的区域，山东努力为首省内低速电动车创造有利的政策环境。早在2009年，全国首部低速电动车地区级管理法规在山东公布，这部名为《山东省低速电动车管理办法（试行）》的地方法规，确定了低速电动车在山东地区的合法性。在此基础上，聊城市、潍坊市、德州市、淄博市、济宁市的地方性管理办法也相继出台。除了对电动车自身性能和体积等参数做了详细规定之外，还明确了低速电动车挂牌上路、保险、报废、驾驶人资格等细节，使低速电动车可以登记本市特制的号牌合法上路。

除山东以外，多个省市也为低速电动车“放行”。如湖北襄阳市，为引导和鼓励发展低速四轮电动车，创造良好的应用环境，促进电动车产业发展。按要求，质监、公安、工商等部门允许时速50公里以内的低速电动车生产、销售、

上牌、购买保险，并让它在除高速以外的道路上行驶。

而河北邢台则通过《邢台市低速电动汽车管理办法》（试行），允许低速电动汽车参照机动车管理实行登记制度，经公安机关交通管理部门登记后可上路行驶。低速电动车牌照和行驶证样式由公安机关交通管理部门参照国家标准样式制作。低速电动车牌照底色为绿色，加“电”字样，由市物价部门核定收取工本费。参照国家《机动车驾驶证申领和使用规定》，低速电动车的驾驶人需取得C3（含C3）以上驾驶证，准予乘驾4人（包括驾驶人）。

南开大学经济研究所副所长刘刚教授表示，低速电动车由地方政府先行先试，积累经验，有利于未来在全国推广。他认为，有市场需求，政策就应该配套。对低速电动车而言，不宜采用传统汽车的管理方式，应该针对低速电动车出台一整套的管理标准。而上海新能源汽车检测工程技术研究中心常务副主任缪文景认为，出台地方法规只能是暂时的手段，低速电动车走上“台面”，还需要全国性的标准。

■身份转正博弈

从目前看来，业内对于市场如此庞大的低速电动车的发展仍然存在较大的分歧。有的观点认为，低速电动车将成为新能源汽车发展不可或缺的一部分，而且有可能成为一个有力的助推器，有助于国家2015年50万辆新能源汽车推广指标的达成。但也有观点认为，新能源汽车是指引我国汽车产业未来发展战略方向的战略性新兴产业，但低速电动车行业整体上技术水平不高，生产工艺落后，并不具备技术优势。因此，在给予低速电动车何种“身份”以及采取怎样的管理模式的问题上，按照普通汽车管理还是按照摩托车来管理，动力电池沿用铅酸电池还是替代成锂电池，业界还在持续争论。

日前，国家发改委发布《新建纯电动乘用车生产企业投资项目和生产准入管理规定》（以下简称《规定》）征求意见稿。跃跃欲试的低速电动车生产企业似乎也有望摆脱“黑户”困境，而在刘刚看来，实则不然。刘刚告诉记者，《规定》中明确指出获得准入的生产企业的试制样车必须达到速度要求。其中，4米以下车型最高车速必须超过100公里/小时，4米以上车型最高车速必须超过120公里/小时。可见，新规中对于纯电动汽车的技术标准更加严格，让低速电动车无缘“转正”，只能继续做“黑户”。“其实在低速电动车生产企业中，一些技术较好的企业达到这种要求，是完全可能的。”刘刚说，“它们完全可以生产几台样车，满足国家制定的标准。但是，这种车在市场中是不会有销量的。”刘刚分析，能够满足《规定》要求的低速电动车，成本会大幅提高，对于农村购买者而言，完全超出预期，而城市居民不会购买这种产品。另一方面，低速电动车的速度要求要达到100公里/小时，远远超出农村使用者的要求，“现在的低速电动车一般都能达到50公里/小时，而且一些老年使用者已经觉得很快了。”刘刚认为，电动车生产资质放开，是为了吸引更多生产商进入电动车行业，进一步刺激电动车行业的快速发展，但是不能为企业“设套”，让企业生产出达标的产品却不能满足市场的需求。“任何一个行业，都需要法律法规去规范，但是要量身定做，不能采取‘一刀切’的做法。”刘刚说。

■标准体系先行

近几年，低速电动车虽然得以“野蛮生长”，但由于缺乏正规的标准及准入管理，始终无法获得国家鼓励新能源汽车的待遇。随着近期低速电动车“扶正”的呼声越来越高，尤其是在今年两会上，山东时风集团董事长刘义和与天能集团董事长张天任分别提出发展低速电动车的议案，把低速电动车再次推到聚光灯下。

在缪文泉看来，当前低速电动车的迅速发展，完全是由市场需求拉动。我国有300万公里以上的乡村公路没有车，具备有广阔的市场。而低速电动车相对低廉的全寿命成本，恰好满足现阶段农村、三四线城市的短途出行需求，也满足了中低收入群体的需求。在真正规范的风潮中，政府要解决低速电动车转正问题关键是坚持低速电动车标准先行。

缪文泉认为，低速电动车在技术上如何定义，要符合哪些强制性标准和法规，需要政府事前来统一规范。他表示，我国现在具有比较完善的四轮全地形车（四轮摩托车）标准体系，其技术要求甚至高过同类产品的欧洲标准。例如，中国的一些低速电动车生产

厂家已经引入碰撞等被动安全要求。“将低速电动车纳入四轮全地形车管理便于界定其外廓尺寸等技术特征和驾驶证管理，当然法规需要重新梳理并过渡。”缪文泉说。

缪文泉同时建议，对国内的低速电动车生产企业，要提高一批，升级到乘用车级别上参与竞争；规范一批，把它们的技术生产水平提高，规范产品，避免和现有的交通体系冲突；还要淘汰一批，把那些小作坊式的企业淘汰出市场，“因为低速电动车毕竟属于公共安全领域的运载工具，要保障人民生命财产安全。”缪文泉最后说。

低速电动车不能“高不攀低不就”

由于长期没有法规和标准的约束，低速电动汽车迟迟未能推出准入门槛和产品标准，导致一批不具备生产条件的企业利用改装、拼装等手段，将粗制滥造、无人监管、事故频出、毫无安全可言的廉价低速电动汽车投入市场，其中很多车辆甚至达不到同类型摩托车的安全技术标准就匆匆上市销售。

低速电动车是城乡一体化发展的最佳载体，我国城市化率只有51.3%，预计到2020年，中国的城市化率将达到70%。农村在城镇化的同时也在逐渐进入机动化时代，农村公路及“村村通”工程正在逐渐改善农村的交通环境。同时农民收入的逐步增加，催生了出行条件改善的需求，由于公共交通的不足，电动自行车、摩托车因其安全性、舒适性、不能遮风挡雨等原因面临替代。而低速电动车相对低廉的全寿命成本，恰好满足现阶段农村、三四线城市居民的短途出行需求，也满足了中低收入群体的需求。

明明切合中国的市场需要，但是技术规格、制造标准、上路审批都无标准可依，生产企业无规范可循。面对这种尴尬，需要政府的管理。有人建议，低速电动车要参照现行汽车管理办法管理。然而低速电动车毕竟不是汽车，不需要很高的速度。如果按照汽车管理办法，低速电动车成本会大幅上升，使用者的费用也会增加，而这不啻于一种浪费。

有人建议，将低速电动车纳入四轮摩托车进行管理。从目前来看，因为摩托车管理体系比较完善，如果把低速电动车纳入，会比较便利。而由于摩托车的路权在很多路段被限制，低速电动车厂商对此比较顾虑，同时也似乎不愿意将自己划归摩托车生产企业。那么，低速电动车能不能走出一条新路？

如果将低速电动车作为一种新的交通工具来管理，让标准介于汽车与电动自行车之间，即20~80公里/小时之间，也许是一个比较好的办法。依据目前各地方制定的法规，基本将低速电动车的速度控制在60公里/小时，整车整备质量控制在1吨以下。这个由市场积累出来的经验应该代表了大部分低速电动车的运行状态，建议有关部门在制定全国性低速电动车标准时借鉴吸收，尽快拿出适合低速电动车的管理办法。

关于规范解禁 低速电动车的请愿书

尊敬的县委、县政府，县交通、运管部门相关领导：
你们好！

我是一名普通的工薪百姓，一名土生土长的金湖人，
一名虔诚的中国共产党党员，当然，也是一名低速电动轿车的
车主。

我一直十分关心我国国内民族工业，特别是民族汽车产业的发展，也从五年前开始关注新能源汽车产业。实现中华民族伟大复兴是当代社会发展的主题，对于汽车工业来说，在国家的大力支持和提倡的背景下，新能源汽车产业可能就是我们实现“弯道超车”的绝佳契机。特别是两年前我县欧陆新能源汽车公司的登陆，更让我看到了新能源汽车的活力和政府对于新能源汽车行业的支持。

抱着这样的想法，我于2013年购入了一辆低速电动轿车。

目前，县委县政府联合交通、运管部门颁发了《关于整顿县城交通秩序的通知》，其中强调了关于加强城区交通环境的各项措施，并于文中提到了关于低速电动车的限行政策。

政策自4月1日施行以来，可以肯定的是，很大程度的提高了居民的交通规则意识，改善了城区的交通环境和状况。但是却对我们这些低速电动车的车主的日常生活和工作造成了非常大的影响。

我是一名有着强烈民族自豪感的中华人民共和国公民，我坚决拥护我的祖国和政府，也相信我的祖国和政府。

我十分理解政府部门对于低速电动轿车的限行政策，任何事物没有规范和

限制都会脱离它原本的良性轨道。低速电动轿车亦是如此。必须要承认，在没有任何规范的情况下，低速电动轿车的确实存在着不遵守交通规则、少部分人进行非法营运的情况。这对县城的交通情况和行人的安全的确存在相当的隐患。

但是，将低速电动轿车相关一棍子全部打死，不允许上路，不允许销售，是不是又会显得有些“矫枉过正”？

首先，我们先来看看低速电动轿车本身是不是真的完全十恶不赦、于国于民无益？

中国是一个拥有 14 亿人口的大国，人口基数的庞大注定这是一个社情和民情相当复杂的国家。同时，地区的经济差异和居民平均收入水平的限制，也注定了我们仍然是一个发展中国家，中底收入的普通老百姓仍然是整个社会的主体。正是针对这种情况，价格相对低廉的低速电动轿车应运而生。

“存在即有理”，可以看到，正是因为中国的这种特殊国情，造成了对低速电动轿车庞大市场需求量。据相关数据表明，中国每年至少拥有 350 万辆

的低速电动轿车潜在市场需求量。并且相关的市场需求会随着政策的变化和经济水平的发展呈几何倍率的增加。

中国现在仍然处在高速发展的经济转型阶段，转型的过程中会出现无数新的机遇和挑战。机遇就是挑战，挑战也是机遇。取决于我们能不能正确的处理好新的情况、新的事物。当然，从过往的成就来看，我党一向深谙改革之道。从 1978 年安徽凤阳小岗村的“家庭联产承包责任制”的成功到“沿海经济特区”的大放异彩再到最近的“自由贸易

区”制度的建立，都体现出了我党与生俱来的“与时俱进”的属性和政府“科学执政”的宗旨和原则。

而低速电动轿车就是我们在新形势下出现的新问题。百姓有需求，社会有动机。政府引导、规范的好，也许这就是促进我民族汽车工业腾飞的号火索。但是在如此关键的时刻，政府和相关部门所体现出的态度和做法却是一味的打压和限制。这种应对措施，无疑，是令人失望的。

那么，如何正确的处理和规范好低

速电动轿车市场，使之成为对我们社会发展和人民幸福有益的事物呢？

限于我个人的知识水平的有限性和看待问题的局限性，我无法给出对于这个问题的系统性答案。但是，在四川和福建省，相应的省交通厅、运管部门已经颁发了《关于规范低速电动轿车的若干处理意见》，并于 2014 年开始就实施。我想：这对于我们，会有相当大的参考价值。

对于这次革命，四川省和福建省已经走在了我们的前面。我想：江苏省的火种，也许可以在美丽的金湖点燃，为什么不呢？

大禹治水，开山破土，引水东流入海，自此以降，历代圣贤皆言“堵不如疏”的治民之道。

低速电动轿车庞大的潜在市场决定

了这必然是继“电动自行车”之后的中国又一次的交通工具革命。十年前，谁也不会想到电动自行车的市场普及率会如此的高。我想，这很大程度上应该归功于国家和政府对于电动自行车行业的正确引导和规范。

“以人为本，执政为民”一直是我党我政府工作的宗旨和理念。作为一个土生土长的金湖人，我也看到了县委县政府多年以来一直在努力的践行着这一最本质的工作原则和信念。所以我仍然坚信我县的县委县政府，能够正确的迎接好低速电动轿车这一“机遇和挑战”。

最后，我真切的期盼着金湖县低速电动轿车规范解禁那一天的早日到来！

此致，敬礼！

一名虔诚的中国共产党党员

河北省电动汽车产业协会宣告成立

参加本次会员大会的有河北省民政厅民间组织管理局局长任天良，河北大学机械工程专业副教授王涛，跃迪集团河北新宇宙电动车有限公司董事长吕洪涛、总经理雷明环等相关个人会员，河北跃迪新能源科技有限公司、河北新宇宙电动车有限公司、河北聚乾电动车有限公司、保定安迪电动车制造公司、河北加利福电动车辆有限公司等单位会员代表。本次会员大会由跃迪集团河北新宇宙电动车有限公司总经理雷明环主持。

会上，河北省民政厅民间组织管理局任天良局长首先宣读《关于准予筹备成立河北省电动汽车产业协会的决定书》并就协会成立进行讲话。随后，跃迪集团河北新宇宙电动车有限公司总经理雷明环代表河北省电动汽车产业协会筹备组作工作报告，由筹备组成员代表

邵晓霞宣读《河北省电动汽车产业协会章程（草案）》、《河北省电动汽车产业协会选举办法》等相关文件。接着，大会选举通过了河北省电动汽车产业协会监事会成员3名，第一届理事会理事成员17名，常务理事成员11名，理事长（会长）1名，副理事长（副会长）3名，随后由当选会长吕洪涛提名表决通过秘书长、监事、监事长人选。

最后，当选为首届河北省电动汽车产业协会会长吕洪涛进行讲话，他表示河北省电动汽车产业协会的成立，是为促进新能源汽车行业健康有序的发展与进步，及时组织行内各电动汽车生产企业和科研院所交流行业信息，协调电动汽车企业间的合作开发获得新技



术，集中行业优势力量加强对河北省电动汽车行业的专业指导，形成省内电动汽车行业发展的服务平台，确保新能源汽车推广应用的既定目标能够如期实现。该协会的成立标志着河北省电动汽车行业进入了一个新的发展时期，这是新能源汽车行业的一件大事，是河北省电动汽车发展史上一个重要的里程碑。



成立电动汽车产业协会，就是要为我省电动汽车产业搭建沟通的平台，创建对外交流的窗口，整合我省电动汽车行业资源，规范行业经营行为，维护行业合法权益，加大新产品研发和投入，使企业快速健康地发展。且表示一定与协会其他同仁把河北省电动汽车产业协会越做越好，带着人类环保交通事业永续发展的使命感和责任感，不断向着“绿色崛起”这一宏伟目标迈进，让我们在座的各位同仁携手，以河北省电动汽车产业协会的成立为契机，在这条充满挑战与希望的道路上为我省电动汽车产业的发展做出应有的贡献。

复旦教授发明水溶液锂电池

汽车充电10秒可跑 400 公里

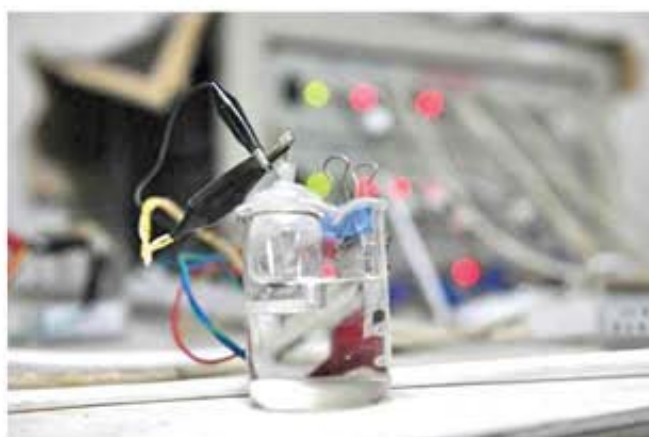
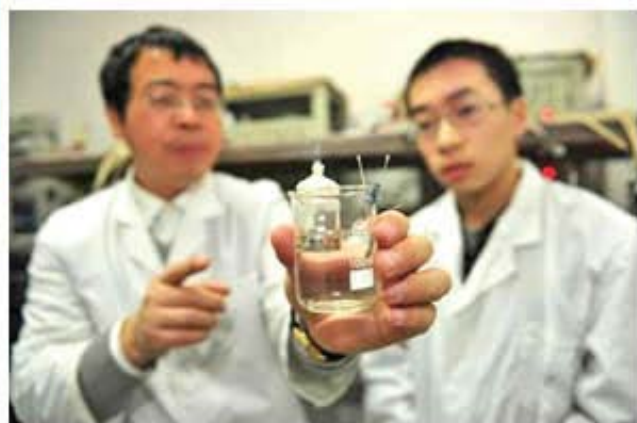
充电时间只要 10 秒，续航里程达 400 公里，让电动汽车和普通汽油在性能上差别不大时代即将到来。最新一期《自然》杂志子刊《科学报道》刊发了复旦大学吴宇平教授课题组关于水溶液锂电池体系的最新研究成果。记者从复旦大学昨天举行的新闻发布会上获悉，短短几天，已有美国新能源汽车开发的相关机构发出合作请求。复旦学者希望将这一成果尽快在国内运用，推动新能源车产业的加速发展，同时为治理空气污染发挥积极作用。

目前，相继投放市场的新能源电动车尽管有牌照免费、经费补贴等优惠政策，但是要打开市场，却很艰难。关键的原因之一就是电池还不够给力。很多市民都担心新能源车的续航里程。“万一车开出去开不回来怎么办？”成为老百姓购买 新能源车电动车的最大担忧。

此次，由吴教授团队开发的新型水锂电池体系采用复合膜包裹金属锂，以水溶液为电解质，可大幅降低电池的成本，提高其能量密度，从而使电池充电时间更短，储存电量更多，耐用时间更久。记者了解到，现在市面上售卖的电动汽车出行距离为 150-180 公里，而装备这一新型水锂电的电动汽车，它的行驶距离有望达到 400 公里。最值得一提的是，目前市面上电动汽车的充电时间需要 8 个小时，而装备这一新型水锂电的电动汽车一次充电只需要 10 秒钟左右。此外，新型水锂电的制造成本也只有目前市面上电动汽车锂电池的一半价格。这样一来，电动汽车和普通汽车在性能上的差异不再明显。其环保优势将更具市场吸引力。“这种新型水锂电池一旦

产业化后，将能彻底解决目前新能源车存在的安全隐患、成本高、行驶里程短等三大制约其产业发展的主要难题。”吴教授说。

吴教授告诉记者，这一成果一经《自然》杂志子刊《科学报道》上刊发后，短短几天，已经有美国新能源汽车开发的相关机构发出合作请求，但复旦方作为拥有原创知识产权方，更希望寻求与国内企业合作，尽快将这一成果在国内运用，推动新能源车产业的加速发展，同时为治理空气污染减少 PM2.5 颗粒物的排放发挥积极作用。



据介绍，新型水锂电还可以广泛运用于手机、笔记本电脑、大型制造设备等领域。和传统锂电池相比，它的另一个显著的优势是不容易发烫发热，大大降低了安全隐患。

新能源汽车发展道路

技术难点浅析及解决方案



1. 概述

随着混合动力以及纯电动汽车的不断发展，电机控制策略的复杂性和可靠性日益提升。整车厂以及供应商对新能源控制器的开发环境的需求也在增长。

目前新能源汽车推出新的整体解决方案，可让工程师在实验室环境下，完成对整车控制器 (VCU)、电池管理单元 (BMS)、电机控制器 (MCU)、功能的验证。可以模拟实车测试中遇到的所有工况范围，在实车试验之前即可对 ECU 功能进行全面测试。

本文将提供针对新能源车辆的 VCU、MCU 以及 BMS 三个控制器测试的解决方案。

2. 技术难点

针对 BMS 的工作电压测试、单体电池电压、温度测试、SOC 计算功能测试、充放电控制测试、电池热平衡测试、高压安全功能测试、通讯测试、故障诊断测试等一系列测试，OEM 面临着诸多挑战。

采用真实的电池组测试 BMS 有着诸多的弊端：

a. 极限工况模拟给测试人员带来安全隐患，例如过压、过流和过温，有可能导致电池爆炸。

b. SOC 估计算法验证耗时长，真

实的电池组充放电试验耗时一周甚至更长的时间。

c. 模拟特定工况难度大，例如均衡功能测试时，制造电池单体间细微 SOC 差别，电池热平衡测试时，制造单体和电池包间细微的温度差别等。

d. 以及其他针对 BMS 功能测试，如电池组工作电压、单体电池电压、温度、SOC 计算功能、充放电控制、电池热平衡、高压安全功能、均衡功能、通讯、故障诊断、传感器等一系列的测试，OEM 都面临着诸多挑战。

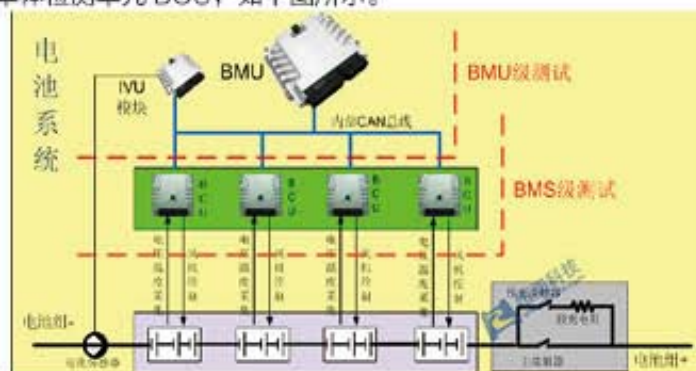
MCU 在研发过程中涉及被控对象的仿真。而电机本身的工作原理主要基于电磁感应原理，其各物理量（如磁通量、感应电动势、电磁力等）的交互变化速度远大于机械系统的力与速度的变化，为了保证较高的仿真精度，要求模型的仿真步长要远小于一般机械系统模型的仿真步长。

相应的，区别于汽车上一般的电控系统，MCU 的特殊之处也是在于它具有较高的控制频率和很高的输入信号频率。例如，MCU 对逆变器 IGBT 的 PWM 控制频率超过 10 kHz；电机反馈的电机位置旋变信号的频率可达 12 kHz 以上。这就要求 HIL 实时仿真系统对 MCU 控制信号采集和电机传感器信号的仿真都要达到很高的频率，一般要求采集频率达到信号频率的 1000 倍以上，信号仿真输出频率达到信号频率的 100 倍以上。

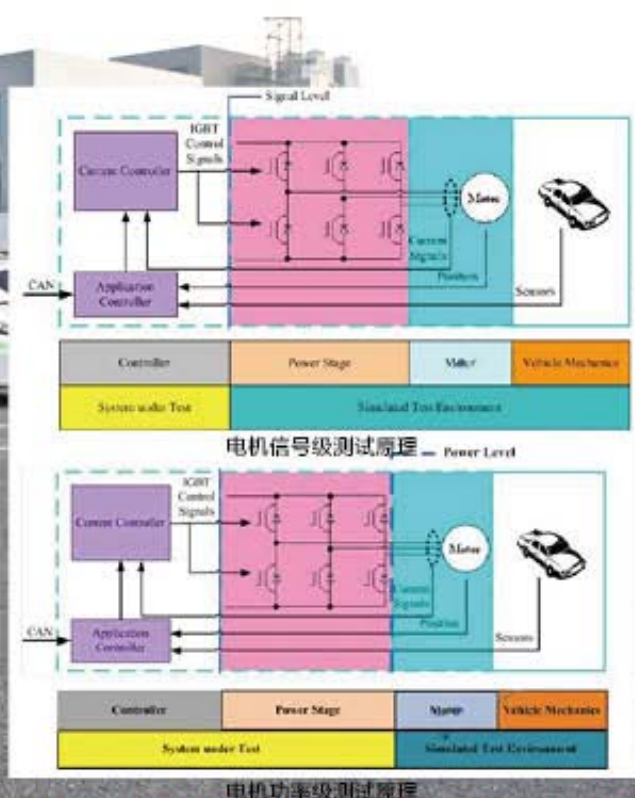
3. 解决方案

3.1. BMS 解决方案

电池管理系统多采用分布式结构，包括 1 个主控单元 BMU 和若干个单体检测单元 BCU，如下图所示。



电池管理系统分布式结构图



4. 总结

对比采用真实电池的 BMS 和真实电机的 MCU 测试，采用电池、电机仿真技术的 HIL 测试具有如下明显的优点：

1. 安全、节能：避免使用大功率充放电设备，避免了测试给试验人员造成的安全隐患；
2. 方便制造各种 BMS、MCU 故障，从而全面的测试 BMS、MCU 诊断功能；
3. 通过软硬件配置实现多种规格的电池组（单体数、电压等级）仿真和电机仿真；
4. 可在线快速修改电池状态，如 SOC、温度等，提高测试效率；
5. 通过修改模型参数即可实现电池老化、单体不一致等现象的模拟；
6. 可模拟整车运行环境。

相应的，电池管理系统的 HIL 测试也可以分为 BMS 级测试和 BMU 级测试。

BMS 级测试中，BMU 和所有 BCU 都作为测试对象，HIL 系统需要为 BCU 提供每一个单体的输出电压信号以及若干个温度信号。由于 BMS 级测试更侧重 BMS 对电池包本身的管理功能，例如单体电压采样、温度采样、SOC 估计、单体一致性检测等功能，因而主要用在部件级测试中。

在 BMU 级测试中，BCU 采用仿真的形式，HIL 系统只需要通过 CAN 总线将 BCU 的相关报文发送给 BMU 即可，无需在硬件上模拟出单体电压和温度信号这种方式可以节省很大一部分的 HIL 系统硬件成本。BMU 级测试多用于动力系统级或整车级的测试中。

3.2. MCU 解决方案

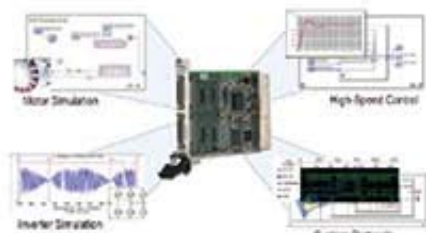
新能源汽车动力系统中用到的电机一般为永磁同步电机，电机系统通常由电机本体、逆变器和电控单元 MCU 组成。

针对电机控制系统的测试一般可分为信号级和功率级，其区别主要在于是否将真实逆变器接入测试系统。

基于 MCU 测试的技术难点，恒润科技提供了基于高性能 FPGA 的电机

实时仿真方案。NI 的高性能 FPGA 板卡 PXI-7966R 满足电机实时仿真的所有特性需求，包括：

- 1) 40 MHz 的 PWM 采集通道，用于逆变器 IGBT 控制信号采集；
- 2) 2MHz 的高速 DA 输出通道，用于旋变信号和三相电流信号仿真；
- 3) 强大的计算能力，在进行高速 IO 信号处理的同时，满足电机模型的实时仿真需求，仿真步长可低于 2us。



基于 FPGA 的电机仿真解决方案

本方案中 MCU HIL 测试相关的配置（除通用的 HIL 系统软硬件配置外）包括：

	型号	说明
硬件	PXI-7966R	NI FlexRIO FPGA Module，用于电机的仿真
	HS9202	电机仿真适配模块，含 4 个高速 ADC 采集通道（10MSPS），8 个高速 DAC 通道（10MSPS），8 个数字输入通道，12 个数字输出通道。

在满足 MCU 基本测试需求的同时，MCU 测试解决方案还能够提供多

种被控对象故障的仿真功能，包括：

- a. 能模拟三相主动短路和主动开路工况下电机的稳态和瞬态电气特性
- b. 能模拟转子永磁体退磁和失磁的特性。
- c. 能模拟电机绕组同相匝间和相间短路及断路时的故障特性。
- d. 能模拟电机散热不良对电机温升特性的影响。
- e. 能模拟各个传感器的各类故障（短路、开路等失效模式）

3.3. HCU 解决方案

在 HCU 的测试解决方案中，模拟器需要模拟 HCU 需要的传感器比如：油门踏板、制动踏板等，同时采集 HCU 的输出信号比如：冷却风扇、前置离合器等。HCU 的复杂控制功能一般都是通过与 BMS、MCU 等相关控制器节点的协同工作来实现。



宝马 i8 指标及参数

安全性

主动安全性

前后驻车距离报警器 (PDC)

防抱死制动系统 (ABS)

动态稳定控制系统 (DSC)

LED 大灯类型

被动安全性

双前座安全气囊

前排座椅侧面安全气囊

头部安全气囊

前座乘客安全气囊关闭装置

车辆保护

报警系统

警告三角标志及急救包

车轮螺栓锁

轮胎修理包

外观

神秘灰金属漆带 BME | 蓝装饰

神秘灰带磨砂灰金属漆装饰

BMW 铝合金轮圈, 20 英寸, 涡轮式样 444 型, 前轮 7Jx20, 195/50, R20 后轮 7.5Jx20, 215/45, R20

内饰

BMW | 动感型内饰

Spheric 真皮带独特装饰线条

前排座椅电动调节

前排座椅加热功能

墨灰色车顶篷

具自动防眩功能的内、外部后视镜

丝绒脚垫

储物套件

i8

照明组件

前排扶手

功能操作

高级自动空调

杯座

BMW 专业导航系统

Harman/Kardon 高端音箱系统

大容积油箱

电池证书 (8 年 10 万公里)

发动机 / 变速箱

涡轮增压 3 缸汽油发动机

6 速手自一体变速箱

行驶机构

电动助力转向系统

互联驾驶

舒适进入功能

后视摄像头

全景摄像头

平视显示系统

带制动功能的巡航控制系统

智能紧急呼叫

呼叫中心远程协助服务及 BMW 远程助理

旅程咨询服务

道路救援服务

远程售后服务

实时路况信息

资讯在线

百度地图搜索 (和我的兴趣点下载)

在线新闻、股票和天气信息

驾驶辅助功能

BMW | 远程助理

结合技术数据

i8

车长 / 车宽 / 车高 (毫米)

4689/1942/1299

轴距 (毫米)

2800

最大输出功率 (千瓦 / 马力)

266/362

综合最高车速 (公里 / 小时)

2501

综合油耗 EU2 (升 / 100 公里)

2.1

0-100 公里 / 小时 (秒)

4.4

发动机数据

最大功率 (千瓦 / 马力)、转速 (转/分)

170/231/5800

气缸 / 排量 (毫升)

3/1499

发动机扭矩 (牛米 / 转/分)

320/3700

油箱容积 (升)

42

纯电模式技术数据

最高车速 (公里 / 小时)

120

最大续航里程 39 公里)

37

充电时间 4 (小时)

2

BMW 专属定制

i8

结合金轮圈, 20 英寸, 涡轮式样 625 型, 前轮 7.5Jx20,215/45 R20, 后轮 8.5Jx20,245/40 R20	<input type="checkbox"/> ¥17,000
锡合金轮圈, 20 英寸, W 式轮辐 470 型, 前轮 7.5Jx20,215/45 R20, 后轮 8.5Jx20,245/40 R20	<input type="checkbox"/> ¥14,000
离子银金属漆带 BMW i 蓝装饰	<input type="checkbox"/> ¥3,500
质子蓝带磨砂灰金属漆装饰	<input type="checkbox"/> ¥3,500
水晶白带磨砂灰金属漆装饰	<input type="checkbox"/> ¥17,000
水晶白带 BMW i 蓝装饰	<input type="checkbox"/> ¥17,000
BMW i 蓝安全带	<input type="checkbox"/> ¥4,000
BMW i 优雅型内装	<input type="checkbox"/> ¥14,000
全 Spheric 多孔型真皮, 黑色 / 象牙白	<input type="checkbox"/>
BMW i 时尚型内装	<input type="checkbox"/> ¥14,000
全 Spheric 多孔型真皮, 黑色 / 墨灰色	<input type="checkbox"/>
BMW i 豪华型内装	<input type="checkbox"/> ¥26,000
全天然高级真皮, 带布饰镶边	<input type="checkbox"/>
墨灰色车顶篷	<input type="checkbox"/>
BMW i 蓝安全带	<input type="checkbox"/>
BMW i Pure Impulse 组件	<input type="checkbox"/> ¥119,000
铝合金轮圈, 20 英寸, W 式轮辐 470 型, 前轮 7.5Jx20,215/45 R20, 后轮 8.5J x 20,245/40 R20	<input type="checkbox"/>
铝合金轮圈, 20 英寸, 涡轮式样 625 型, 前轮 7.5Jx20,215/45 R20, 后轮 8.5J x 20,245/40 R20	<input type="checkbox"/> ¥0
带 USB 接口的手机蓝牙及音乐连接功能	<input type="checkbox"/>
BMW i 蓝安全带	<input type="checkbox"/>
BMW i Pure Impulse 体验计划	<input type="checkbox"/>
高光黑色涂装并且带有 BMW i 蓝装饰和 BMW i 字样的刹车卡钳	<input type="checkbox"/>
带有 i8 字样的墨灰色金属漆涂装的激光蚀刻迎宾踏板	<input type="checkbox"/>
亚光黑真皮发动机盖罩	<input type="checkbox"/>
带黑色真皮滚边和 BMW i 蓝装饰的墨灰色脚垫	<input type="checkbox"/>
带黑色装饰的换挡杆	<input type="checkbox"/>
带 i8 压花字样的头枕	<input type="checkbox"/>
全 Spheric 多孔型真皮, 葛缕子灰色	<input type="checkbox"/>
全 Spheric 多孔型真皮, 黑色 / 象牙白	<input type="checkbox"/> ¥0
全 Spheric 多孔型真皮, 黑色 / 墨灰色	<input type="checkbox"/> ¥0
全天然高级真皮, 带布饰镶边	<input type="checkbox"/> ¥11,000



“超级电池”将成现实， 市场规模超 1 万亿美元！

生活中，电池容量不足时常困扰着电动车和智能手机用户。性能稳定、价格合理的超级电池是人类多年来追寻的梦想。现阶段人们对超级电池的形象描述可概括为：一次充电，可以让电动汽车行驶 1000 公里，让智能手机玩一周，充电时间能控制在几分钟内，最好可无线充电。这种超级电池的市场规模不低于 1 万亿美元。当前，美国、中国、日本和韩国都在冲刺超级电池。

目前常用的锂离子电池 1991 年才开始商业化，主要有钴酸锂、磷酸铁锂和锰酸锂 3 种类型。钴酸锂电池能量密度最高，但高温下不稳定，其他两种能量密度不高。可充电电池的第五代产品——锂金属电池诞生于 1996 年，在安全性、比容量、自放电率和性能价格比方面，均优于锂离子电池。但距离超级电池的要求，还有较大差距。

石墨烯有望引发电池新突破。2004 年诞生的石墨烯，其特点是具有良好的导电导热性能：作为电导体，其导电性可与金属铜媲美；作为热导体，它是现有材料中最好的，更难能可贵的是，这种材料在很薄的时候，仍有很高的硬度。石墨烯已被各大工业国列为重要材料进行深度开发。目前，石墨烯应用于电池上的研究基本上有 3 个方向：

一是以石墨烯形成全新体系电池。就是说以石墨烯制造一个全新体系的电池，在性能上是颠覆性的，称作“超级电池”。使用这种材料制作的电池，能量密度超过 600wh/kg，是目前动力锂电池的 5 倍，一次充电时间只需 8 分钟，可行驶 1000 公里；电池重量只有锂离子电池的一半，体积也会大幅缩小，减轻使用该电池汽车的自身重量；电池的使用寿命更长，是传统氢化电池的 4 倍，

锂电池的 2 倍；其成本将比目前锂电池降低 77%。这些物理参数都符合超级电池的要求。

二是以石墨烯强化现有电池性能。将石墨烯运用到现有电池上，改进提升锂电池、太阳能电池等电池性能，力图达到超级电池的性能。对于那些已投巨资建设锂电池工厂的企业，短期内很难再投资开发一种全新电池，利用石墨烯的特性来提升现有锂电池性能，或许更为现实。就石墨烯属性来说，作为最薄、最坚硬、导电性良好且拥有强大灵活性的纳米材料，石墨烯可广泛应用于锂离子电池、超级电容器及太阳能电池等储能产品中。石墨烯的特殊结构决定其可以提升电池中的锂离子获得高速率通道的性能，可以帮助锂电池技术突破长期难以逾越的障碍。目前，以石墨烯和硅为原料研发的手机电池，每次充电仅需 15 分钟，便可让手机运行一周。

三是以石墨烯催化燃料电池性能。用特制的石墨烯材料替代铂作为催化剂，来制造燃料电池所需的氢燃料。燃料电池是将燃料具有的化学能直接变为电能的发电装置。与其他电池相比，具有能量转化效率高、无环境污染等优点。“质子传导薄膜”是燃料电池技术的核心部分。现有的质子薄膜上常存在燃料

泄漏，因而降低了电池有效性。但质子可以较为容易地“穿越”石墨烯等二维材料，而其他物质则很难穿越，这就可以解决燃料渗透的问题，从而增强电池的性能。

石墨烯技术的应用至今仍处于初级阶段，尤其是能让电池体积和重量大幅缩小的单层石墨烯材料，成品率低，生产成本低，成为石墨烯电池难以产业化的重要成因。因而，通过进一步创新，完善技术工艺，降低生产成本，是今后石墨烯电池发展的关键。目前，我国在石墨烯研发及应用上走在世界前列，已有多款石墨烯电池和石墨烯锂硫电池取得了突破性进展。

当然，全球在电池领域的研发不仅限于石墨烯，日本就在研发利用镁生产性能更高、成本更低的蓄电池；瑞典正在研究利用碳纤维来提高锂电池的性能。但这些新技术要真正实用化，甚至形成巨大的产业，还需要经过市场的洗礼。

总之，寻找超级电池的过程，是科技创新的过程，也是产业结构优化的过程。以石墨烯为代表的超级电池实现突破之日，将是包括电动车、手机、电脑等一切靠电力驱动设备变革之时，对多个行业将具有颠覆性意义，必将为人类生活翻开新的一页。



542 颠覆传统汽车标准

比亚迪，重新定义汽车标准

动力：0-100 公里 / 小时加速时间 4.9 秒以内

操控：**极速电 4 驱**

油耗：百公里耗油小于 2 升

2.0TI 发动机 + 6HDT45 变速箱

前后各配置 110 千瓦电机

打造完美动力配比

轻松达到百公里加速 4.9 秒以内

独创领先铁电池技术

实驱电动续航里程 80 公里

极速电 4 驱，极致环保，瞬间反应

完美刷新你的驾控体验



0-100 公里 / 小时加速时间 **5** 秒以内

三擎双模，动力强劲

不再是跑车专属而是汽车的动力标准

极速电 4 驱

四驱操控，多种模式

不再是特殊稀有而是汽车的操控标准

百公里油耗 **2** 升以内

超低能耗，绿色环保

不再是节省幻想而是汽车的油耗标准

动力更强劲

采用新一代铁电池，电压更高，功率更大。首创配备三擎动力，以前后双电机和 TI 双源动力实现大功率输出与发动机打造汽车速度新标准。

极速电 4 驱，操控更灵活

○淘汰传统车型的传动轴结构

○以 TI 发动机 + 前后各一个电机，支持三引擎运作，前后轴分配更灵活

○四种驾驶模式，满足您不同驾驶需求。其中：

EV 状态下，全时四驱，动力强劲，零油耗

HEV 状态下，实时四驱，动力强劲，油耗经济



能耗更节省

实现纯电动续航里程 80 公里。

按照工信部标准公式：

$$\text{百公里油耗} = \frac{C \times 25}{25 + \text{纯电里程数}}$$

C 代表馈电情况下的燃油消耗量，25 代表欧标定义下的两次充电之间的平均行驶里程，百公里油耗低至 2 升以内。



DM II 双擎双模技术

高电压、高转速



BYD DM II 双模技术优势

环保节能

在普通情况下，我们不需要启动发动机，纯电动状态可满足日常出行需要，没有发动机的尾气排放。

优越的动力性

DM II 双模电动车驱动系统大幅度的提高了电机的功率和转速，系统最大输出功率 223KW，最大扭矩 479N.m。

安全性能有保障

DM II 双模电动车通过各种苛刻的破坏性试验和安全测试，性能稳定，寿命长。

充电便捷

可用普通家用电源，停车场充电桩等多种方式充电。

使用成本低廉

搭载 DM II 双模技术的秦，百公里费用仅为 12 元，相当于 1.6L 的油耗。

BYD DM II 双擎双模技术优势

	DMI	DM II
整体电压	330	506
发动机	1.0L 自然吸气发动机	1.5Ti 涡轮增压 + 缸内直喷发动机
发动机最大功率 (kW)	50	113
驱动电机转速 (rpm/min)	6000	12000
组动电机最大功率 (kW)	75	110
变速器	自动变速器	六速手自一体自动变速器
混合动力最大功率 (kW)	125	217
纯电动模式下续航里程	60	70

ET-Power 铁电池技术，点铁成金

ET-Power 铁电池优势

安全稳定

通过 QC/T 743 和 UL 1642 的安全认证；循环寿命长，电动车在生命周期内不需要更换电池。

成本较低

铁的价格远低于钴，铁锂电池成本远低于钴锂电池，技术成熟，铁电池大大降低了电动车成本。

绿色环保

铁电池生产过程无污染。铁电池的使用过程安全环保。废旧电池可回收再利用。

工艺水平高

配备世界先进水平的自动化生产设备；实现全净化 & 全干燥，实现最高 -60° 露点控制及十万级净化等级控制；覆膜控制波动在 2 微米以内，确保电池品质的稳定性和一致性。



BYD

双向逆变充放电技术



V ↔ V
车 车

车辆之间互相充电
具有车辆之间互相充电的功能，可做
为紧急求援车对因电力不足导致无法
运行的车辆进行充电。



V → L
车 负载

**车辆离网时，可为单相 / 三相
电器供电**
能直接为功率《3000W 的家用电器
供电，同时为 2 台笔记本电脑、2 个
电烤炉、1 台大功率探照灯供电毫不
费力。



V ↔ G
车 电网

**电网直接向车辆充电、车辆向电
网并网供电**
在用电低峰时由电网向车辆充电，将能
量保存在电池中。在用电高峰时可由车
辆向单相 / 三相电网并网供 220V 交流
电，类似移动的储能电站，可在紧急情
况下给医院、学校、消防供电。



双向逆变充放电技术，把车变成充电站的“魔术”

BYD 双向逆变充放电技术，以全球领先创意，制造三大技术优势，轻松玩转电能转换：

- 采用当地电工标准，使充放电更便捷
- 可实现大功率充放电，实现更多可能
- 充电设施投资几乎为零，使用无成本

ADI 用技术创新 >>>>> 满足新能源汽车市场需求

ADI 公司在传统 12V 铅酸电池管理领域中位列首席，在全球占有超过 95% 的市场份额。许智斌先生表示，ADI 也已经推出一系列可应用在混合动力车及纯电动车上面的锂电池监控和保护系统产品。

正值 2015 年伊始，汽车电子产业呈现出十分乐观的增长态势，随着汽车智能化、绿色化和安全化发展的提速，以及消费者对汽车电子产业关注度的提升，全球汽车电子行业将迎来发展的黄金期。据中国报告大厅发布的《2013-2017 年中国汽车电

子行业竞争格局分析及未来发展趋势研究报告》预测，我国汽车电子市场 2015 年的增速为 13.02%，市场规模有望突破 4000 亿元。面对如此广阔的市场前景，诸多汽车电子相关厂商都给予高度重视，特别是半导体厂商更是注重技术创新，新产品与新技术的推陈出新也是为了能够满足来自市场的各种需求。可以看出，半导体技术正在悄然引导整体汽车产业技术的发展，同时也间接改变着新世代汽车的面貌。

从汽车电子细分应用市场来看，有别于智能通讯娱乐和主被动安全系统，新能源汽车电子技术研发不仅需要注重用户体验，还要宏观地考量来自市场和环保的双重需求，这对于半导体厂商而言不失为一种全新的挑战，然而来自全球领先的高性能信号处理解决方案供应商 ADI 公司的汽车电子事业部大中华区市场经理许智斌先生则表示“作为一家半导体厂商，ADI 非常注重和车厂的早期的交流和合作，倾听车厂的建议意见，从帮助车厂解决问题的角度入手，开发新的方案。特别是在电动汽车应用方面，ADI 和欧美以及国内的著名车厂在锂电池管理进行了深度合作，在开发新产品的过程中向这些车厂的需求倾斜。”

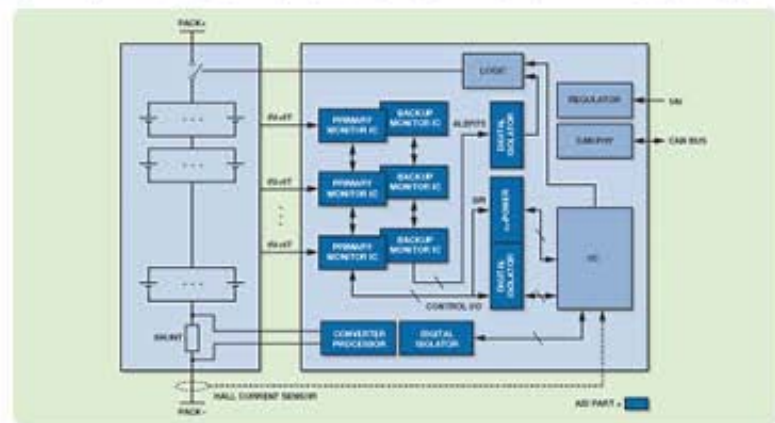
回顾 2014 年，国内的纯电动和混动汽车销售量增长迅速，是 2013 年的 320%。在国家的大力支持下，消费者逐渐意识到新能源汽车的优势与福利，比如在补贴后的实惠价格，或者是免费牌照等。许智斌先生预测国内新能源汽车在接下来的几年里会持续蓬勃发展。与此同时，如何完善电动车技术和提供充电桩等设施还需要时间进一步改进。ADI 在新能源汽车方面广泛而且优异的产品，以及对于系统的认识，定能支持车厂和零部件供应商进一步改进电动车的效率，安

全，和行车舒适性。

凭借优秀的技术支持与先进的设计理念，ADI 公司在传统 12V 铅酸电池管理领域中位列首席，在全球占有超过 95% 的市场份额。许智斌先生表示，除了铅酸电池外，ADI 也已经推出一系列可应用在混合动力车及纯电动车上面的锂电池监控和保护系统产品，该系统集成锂电池安全监控器，可以帮助用户实现故障安全电路，并为之构建安全环境的安全监控器件。这款监控器为设计师提供了开发完整电池监控和保护系统前端所需的最终解决方案。

AD7280A 与 AD8280 为集成式解决方案，可监控六个电池单元的电压和温度输入，增强型的菊花链接口，可灵活匹配不同电池节数的电池包架构。该器件由电池组供电，可以针对过压、过温或欠压这三种状况中的任何一种提供共享式或单独式报警。ADI 的 iCoupler @ 和 isoPower @ 系列数据和电源隔离器，具备优异的数据速率和功率消耗，同时满足隔离等级要求。这一套锂电池监控和保护系统解决方案可以应用于能源、工业和汽车应用的锂电池监控和保护系统。

相关半导体厂商的科技创新是新能源汽车发展不可或缺的推动力量。就中国新能源汽车未来的发展而言，整车厂商与汽车电子解决方案供应商的合作将是一大趋势。许智斌先生对此表示道，未来整车厂商与汽车电子解决方案供应商之间的合作将更加紧密，这体现在合作的层次和维度的增加。而 ADI 将继续深耕中国市场，从整个产业链上下功夫，配合众多电池管理厂商，一起服务零部件供应商和车厂。



ADI 混合动力汽车 (HEV)/ 电动汽车 (EV) 锂电池管理解决方案

全国新能源的目光在常州

——国务院副总理马凯

一行专程考察万帮集团星星充电项目

2015年5月15日上午，国务院副总理马凯及工信部、财政部、住建部、公安部、能源局、科技部、发改委、交通部、国管局及国土局十部委领导一行赴“星星充电”江苏万帮充电设备有限公司考察调研充电桩发展模式及状况。马凯等中央领导同志参观了富都青枫苑、武进科教城充电站样板工程，详细听取了工作人员关于星星充电常州项目的介绍。



随后，马凯等领导同志来到常州万帮新能源汽车有限公司，听取了专题汇报。万帮总裁、星星充电董事长邵丹薇女士介绍，江苏万帮仅用3个月的时间，通过“众筹建桩”的理念完成了常州市1180个桩的建设。在分享经验的同时，也对全国性的充电设施，普及提出了很多宝贵建议。

在下午的研讨会中，马凯副总理先后六次提到万帮，充分肯定星星充电的成功模式，并号召全国推广。马凯副总理认为，星星充电的成功主要归因于万帮对供应和需求进行了有效衔接，利用互联网思维大大提高了项目效率。

2014年9月，万帮旗下星星充电项目第一站落地常州，并在常州开创性的试验“众筹建桩”。目前星星充电已经正式进入上海、武汉、南京、苏州、芜湖等十一个城市，年内将全面覆盖苏皖沪及华中地区。3年内将滚动投资50亿，在全国布局25万个充电桩。

万帮在新能源领域进行了很多大胆创新，其研发制造的德和交直流充电机是国内第一款真正的互联网充电机，在国内率先实现无屏无卡充电。德和新能源科技将成为国内最大的充电机制造

商，目前已经成为十一个品牌主机厂的指定供应商。

星星充电的平台是目前国内唯一一款集五大功能于一身的智慧平台，分别是：监控功能、交易功能、指令功能、管理功能及数据功能。为了更好地为消费者服务，鼓励更多的力量加入新能源充电设施的建设，星星充电将计划免费开放通讯接口，帮助中小运营商完成与平台的对接。

万帮在新能源的汽车销售领域同样创造了很多业内奇迹，比如：万帮在上海浦东率先探索了新能源汽车的万达模式，今年6月以后消费者可以在位于浦东区御桥路的万帮新能源汽车广场一站式选购十多个品牌的新能源汽车，万帮新能源汽车广场目前已同时获得十一个品牌的集体授权，开创了全国先河。

未来万帮将与消费者走得更近，不遗余力地为新能源汽车全国普及贡献力量，目前万帮投资的星星安装已成为十一个汽车品牌的指定安装服务商。星星安装将在全国自建认证安装队伍，目前，消费者已经能在苏皖鲁沪京津冀七省市感受到星星安装的贴心服务，年底前星星安装将覆盖全国。



马凯副总理冒雨观看新能源汽车充电演示



马凯副总理参观北汽新能源常州万帮店



马凯副总理认真听取汇报



2015 将是电动汽车 充电桩的元年

“两会期间，有关新能源汽车的讨论再一次成了代表热议的话题。而关于充电问题的讨论，则是“热中之热”。国家能源局制定的《电动汽车充电基础设施规划》初稿里提到，到2020年，充电桩将达到450万个；在上海，新能源车上牌政策有所调整——必须先安装充电桩，才能免费上牌；在北京，公共充电桩基础设施建设也在大力推进，整个六环内在2015年底之前力争实现服务半径为5公里的公共充电网络。”

14年11月底，财政部网站发布四部委制定的《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》，对满足推广应用车型及数量、基础设施建设标准等条件的新能源汽车推广应用城市，中央财政将安排资金对充电设施建设给与奖励。将补贴的范围从新能源汽车本身扩大到充电基础设施建设，将是新能源汽车推广路上的又一重大利好。

国内充电桩概况

根据相关资料显示，截止2014年9月，全中国实际建有640个充电站，和2万8千个充电桩；但在2015年，全国计划建成的充电站数量达到了1549个，而计划建成充电桩的数量更是达到了24万个，相比于14年，有了近10倍的增长。仅就北京市而言，全市已累计建成约1500个社会公用充电桩，60%以上布局在五环以内。

此外，依托高速公路布局的快速充电网络也已迈出了坚实的一步：中国第一个跨城市充电网络—京沪充电网络已经建成，27个充电站之间的平均距离为50公里，每个充电站平均配有2个直流快速和4个交流慢速充电桩。国家电网计划要在2020年之前，建成670个快速充电站，充电桩的数量将达到2680个，届时，“四纵四横”的高速公路充电网络将贯穿全国，开着电动车横穿中国将不再是梦想。

公共基础充电设施在大力推进的同时，相关的配套服务也在突飞猛进的发展，北京市民可登录北京市电动汽车充电管理服务平台“易充电”来查询充电桩的地点以及预约充电。一些创业团队也瞄准了这个市场，推出各式各样便利的App，让车主可以更加便利的寻找预约充电桩，减少了他们把电动汽车开出门之后的里程忧虑。官方和民间资本的注入，推动了充电桩在中国的发展。

国内充电桩目前存在的问题

一是充电接口标准的不统一，现阶段虽然交流慢充的接口标准已逐渐被大部分车厂接受，但关于直流充电，超级充电等快速充电方式，各个厂家的标准还无法统一，例如特斯拉，在中国自己建设超级充电站得原因，就是因为中国的直流充电标准，无法在其车上应用。

二是充电服务信息的更新慢，虽然众多充电网络服务咨询平台竞相上线，但现阶段信息的查询也仅局限在充电桩分布与位置信息共享上，诸如充电预约，充电桩状态查询，网上交易等功能，都还在进一步完善中。拿北京市充换电管理服务平台来说，充电服务与网上营业厅这两大主要功能都还在进一步建设中；依托京沪高速公路布局的充电网络，在预约之后还需要电网的相关工作人员来配合充电，极大地影响了办事效率。

三是充电桩的利用率同样有待提高，在众多公共充电停车位上，我们看到的，可能不是电动汽车在充电，而是停车位被非电动汽车所占据，充电位被当作普通停车位来对待；而就公布的公共充电桩信息来看，有相当一部分是不对全部电动汽车用户开放的，4s店对外来品牌的封锁，以及诸如收取停车费等其他附件条件的产生，大大限制了用户使用公共充电桩的热情。

四是充电费用与停车费用的博弈，也是影响充电桩以及电动汽车发展的一个很重要的因素。京沪充电网络上，北京地区的充电价格仅为0.8745元一度电，而近邻河北省，充电价格却高达2元钱一度；此外，依托写字楼商场所建立的大小充电桩，如能在电动汽车停车费上有减免与优惠，也会极大的推动广大电动汽车购买者在日常生活的中的应用，并最终促进电动汽车在中国大地的发展。

天能超威 叫停价格战 第一次站上 统一战线



电池要涨价了，该喜还是该忧？

这两天，蓄电池涨价的消息传得沸沸扬扬，由此也牵出了对天能超威两大电池巨头的各种担忧。

叫停价格战，形势所逼

前两年，两大品牌为了抢夺市场份额，贴身肉搏，两家公司去年的上市财报都有数亿元的巨额亏损。而近期的铅价上涨，以及政府干预，客观上叫停了持续已久的价格战。对于两大巨头而言，连续两年亏损将要面临摘牌警告，价格战再打下去对谁都没好处。

电池行业进入洗牌深化期

电池行业经历几次大规模的洗牌之后，基本形成天能超威两家独大的局面，但是，二三线品牌依旧有生存空间，旭派、力伴、南都、久汇、铁鹰、京球等品牌在近两年并没有被价格战淘汰出局，反而赢得了喘息机会越来越大。也就是说，任何一个市场都不会被两个品牌占领。

天能超威从竞争走向竞合

仅仅是一个猜测，天能超威最终的竞争方向不是“你死我活”，而是强强联合，近的案例有爱玛和富士达的股权重组，金彭与隆鑫的战略合作，远的有快的和嘀嘀的联姻，58同城和赶集网的合并，所以说，巨头联合才是出路。

经销商才是价格战的主角

听闻电池涨价的消息后，营商第一时间电话采访了几位电池商家，大家的观点基本是这样的：此前两大巨头为了抢夺市场份额，鼓励经销商出货，制定了高返利的政策，这是导致经销商低价出货的根源，经销商为了拿返利甚至出现售价低于进货价的现象。而此次厂家的涨价通知主要是针对经销商的限制。

总体而言，电池涨价是必然趋势，毕竟原材料涨价以及企业的经营成本都在上涨，天能超威要扭亏为盈，经销商要赚钱，价格肯定得涨上来。

超威电池

动力铅酸蓄电池



质量，决定未来

产品，是企业发展的根本。
质量，是发展战略的核心。
超威电池完美的不懈追求来诠释品牌。



1. “超威”牌动力型铅酸蓄电池专为电动交通工具而设计，满足行业标准 QC/T742_2006 电动汽车用铅酸蓄电池和 GBn-18332.1-2009 电动道路车辆用铅酸蓄电池的有关要求。
2. 采用耐腐蚀、低析气量、优良深循环寿命合金作板栅材料。
3. 采用高密度铅膏、特殊深循环寿命铅膏配方材料。
4. 采用气相二氧化硅胶体电解液配方，胶体电池专用隔板，能防止电解液分层，大幅度提高电池使用寿命及环境温度适应性。胶体发明专利：ZL2005 1 0060856.9
5. 采用高强度 ABS 塑料外壳，阀控式密封结构设计。
6. 添加高纯 4BS 晶种，显著提高蓄电池循环寿命。
7. 采用高强度、良好的大电流导电性能的嵌铜接线端子连接设计。
8. 具有免维护、长寿命、大容量、耐振性好、自放电小、高低温环境适应性强、充电接受能力强、耐过放电性能等主要特点。

//// 产品主要性能见下表：

序号	项目	稀胶体	全胶体
1	常温 C_3 容量 %	$\geq 100\%$	$\geq 95\%$
2	20 小时率重量比能量	$\geq 40\text{Wh/kg}$	$\geq 38\text{Wh/Kg}$
3	80%DOD 循环次数	≥ 600 次	≥ 800 次
4	100%DOD 循环次数	≥ 400 次	≥ 600 次
5	快速充电 1 小时后放出容量	$\geq 95\%C_3$	$\geq 99\%C_3$
6	大电流放电点： IC_3 (A) 放电到 1.50V/ 格	$\geq 48\text{min}$	$\geq 45\text{min}$
7	低温大电流特性：-20℃ $2C_3$ (A) 放电到 1.4V/ 格	$\geq 10\text{min}$	$\geq 10\text{min}$
8	低温容量：-20℃、 C_3 容量	$\geq 62\%C_3$	$\geq 65\%C_3$
9	其余指标	达到或超过 GB/n8332.1-2009《电动道路车辆用铅酸电池》标准	

/// 动力铅酸蓄电池产品型号及参数



表 1 蓄电池基本参数对照表

型号	额定电压 (V)	参考重量 (Kg)	参考尺寸 (mm)				额定容量 (Ah)			
			长	宽	高	总高	10hr	5hr	3hr	2hr
3-EVF-150	6	27	260	180	246	251	175	166	150	133
3-EVF-180	6	35	260	180	270	273	210	200	180	160
3-EVF-200A	6	36	260	180	270	273	230	220	200	180
3-EVF-200B	6	38	332	176	214	218	230	220	200	180
4-EVF-135	8	35	260	180	280	280	170	145	135	112
4-EVF-150	8	36	260	180	280	280	185	160	150	130
6-EVF-70B	12	26	330	167	165	168	81	77	70	62
6-EVF-100A	12	36	332	176	214	218	115	110	100	88
6-EVF-100B	12	36	332	176	214	218	115	110	100	88
6-EVF-110B	12	40	512	167	166	169	130	121	110	96
6-EVF-120	12	43	407	174	210	216	140	133	120	106
6-EVF-150A	12	53	485	170	241	241	175	166	150	133
6-EVF-150B	12	53	485	170	241	241	175	166	150	133

表 2 充电参数表

蓄电池型号	预充电阶段			恒流充电阶段			恒压限流充电阶段			涓流充电阶段			浮充电阶段	
	电压范围 (V)	预充电电流 (A)	充电时间 (h)	电压范围 (V)	预充电电流 (A)	充电时间 (h)	电压范围 (V)	预充电电流 (A)	充电时间 (h)	电压范围 (V)	预充电电流 (A)	充电时间 (h)	电压范围 (V)	充电时间 (h)
3-EVF-150	3.0-5.6	2.5-3.0	≤ 4	5.6-7.2	20-40	≤ 1.0C /12	7.33-7.38	2.5-3.0	≤ 4.5	8.00	2.2	1.5	6.9	≤ 3
3-EVF-180	3.0-5.6	3.1-3.6		5.6-7.2	20-40		7.33-7.38	3.1-3.6		8.00	3.6		6.9	
3-EVF-200A	3.0-5.6	3.4-3.9		5.6-7.2	20-40		7.33-7.38	3.4-3.9		8.00	3.9		6.9	
3-EVF-200B	3.0-5.6	3.4-3.9		5.6-7.2	20-40		7.33-7.38	3.4-3.9		8.00	3.9		6.9	
4-EVF-135	4.0-7.4	2.2-2.7		7.4-9.6	15-25		9.75-9.85	2.2-2.7		10.67	2.7		9.2	
4-EVF-150	4.0-7.4	2.5-3.0		7.4-9.6	20-40		9.75-9.85	2.5-3.0		10.67	3.0		9.2	
6-EVF-70B	6.0-11.1	1.2-1.4		11.1-14.4	10-17		14.65-14.75	1.2-1.4		16.00	1.4		13.8	
6-EVF-100A	6.0-11.1	1.6-2.0		11.1-14.4	15-25		14.65-14.75	1.6-2.0		16.00	2.0		13.8	

注：以上参数仅作为指导，不对客户做承诺之用，有特殊要求，双方另外签订合同。
对客户的承诺以技术协议为准。如特殊承保期对于充电器和控制器以及电机等特殊要求，双方另外签订合同。

新能源汽车整车 控制器系统结构和功能

新能源汽车作为一种绿色的运输工具在环保、节能以及驾驶性能等方面具有诸多内燃机汽车无法比拟的优点，其是由多个子系统构成的一个复杂系统，主要包括电池、电机、制动等动力系统以及其它附件（如图 1 所示）。各子系统几乎都通过自己的控制单元（ECU）来完成各自功能和目标。为了满足整车动力性、经济性、安全性和舒适性的目标，一方面必须具有智能化的人车交互接口，另一方面，各系统还必须彼此协作，优化匹配，这项任务需要由控制系统中的整车控制器来完成。基于总线的分布式控制网络是使众多子系统实现协同控制的理想途径。由于 CAN 总线具有造价低廉、传输速率高、安全性可靠性高、纠错能力强和实时性好等优点，已广泛应用于中、低价位汽车的实时分布式控制网络。随着越来越多的汽车制造厂家采用 CAN 协议，CAN 逐渐成为通用标准。采用总线网络可大大减少各设备间的连接信号线束，并提高系统监控水平。另外，在不减少其可靠性前提下，可以很方便地增加新的控制单元，拓展网络系统功能。

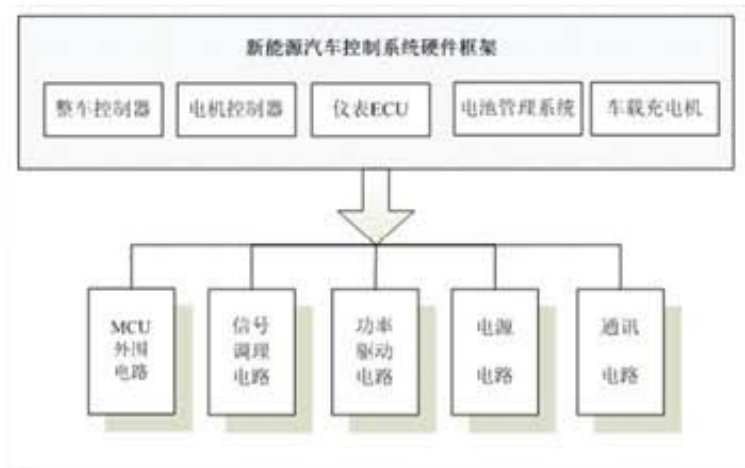


图 1 新能源汽车控制系统硬件框架

一、整车控制器控制系统结构

公司自行设计开发的新能源汽车整车控制器包括微控制器、模拟量输入和输出、开关量调理、继电器驱动、高速 CAN 总线接口、电源等模块。整车控制器对新能源汽车动力链的各个环节进行管理、协调和监控，以提高整车能量利用效率，确保安全性和可靠性。该整车控制器采集司机驾驶信号，通过 CAN 总线获得电机和电池系统的相关信息，进行分析和运算，通过 CAN 总线给出电机控制和电池管理指令，实现整车驱动控制、能量优化控制和制动回馈控制。该整车控制器还具有综合仪表接口功能，可显示整车状态信息；具备完善的故障诊断和处理功能；具有整车网关及网络管理功能。

其结构原理如图 2 所示。

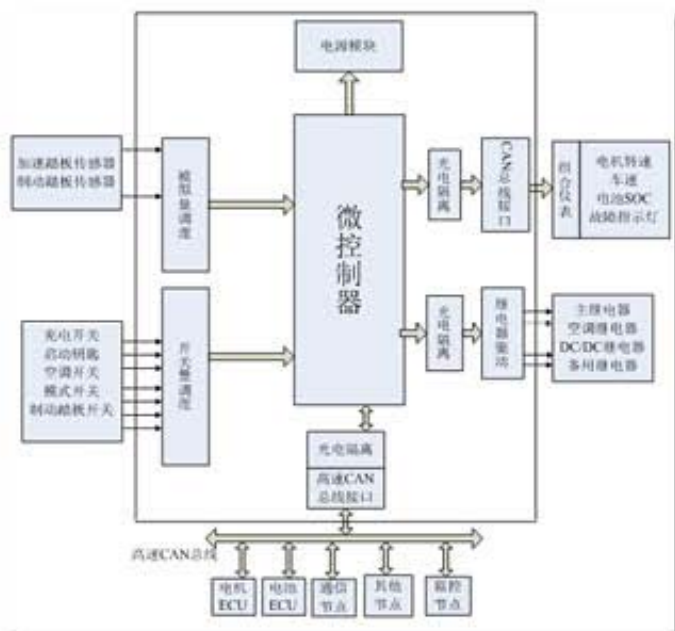


图2 整车控制器结构原理图

下面对每个模块功能进行简要的说明：

1、开关量调理模块

开关量调理模块，用于开关输入量的电平转换和整形，其一端与多个开关量传感器相连，另一端与微控制器相接；

2、继电器驱动模块

继电器驱动模块，用于驱动多个继电器，其一端通过光电隔离器与微控制器相连，另一端与多个继电器相接；

3、高速 CAN 总线接口模块

高速 CAN 总线接口模块，用于提供高速 CAN 总线接口，其一端通过光电隔离器与微控制器相连，另一端与系统高速 CAN 总线相接；

4、电源模块

电源模块，可为微处理器和各输入和输出模块提供隔离电源，并对蓄电池电压进行监控，与微控制器相连；

5、模拟量输入和输出模块

模拟量输入和输出模块，可采集 0~5V 模拟信号，并可输出 0~4.095V 的模拟电压信号。

6、脉冲信号输入和输出模块

可采集脉冲信号并调理，范围 1Hz—20KHZ，幅度 6—50V；输出 PWM 信号

范围 1HZ—10KHZ，幅度 0—14V。

7、故障和数据存储模块

铁电存储器可以存储标定的数据和故障码，车辆特征参数等，容量 32K。

二、整车控制器功能说明

新能源汽车整车控制器基本上以下几项功能：

1. 对汽车行驶控制的功能

新能源汽车的动力电机必须按照驾驶员意图输出驱动或制动扭矩。当驾驶员踩下加速踏板或制动踏板，动力电机要输出一定的驱动功率或再生制动功率。踏板开度越大，

动力电机的输出功率越大。整车控制器要合理解释驾驶员操作，接收整车各子系统的反馈信息，为驾驶员提供决策反馈；对整车各子系统的发送控制指令，以实现车辆的正常行驶。

2. 整车的网络化管理

在现代汽车中，有众多电子控制单元和测量仪器，它们之间存在着数据交换，如何让这种数据交换快捷、有效、无故障的传输成为一个问题，为了解决这个问题，德国 BOSCH 公司于 20 世纪 80 年代研制出了控制器局域网（CAN）。在电动汽车中，电子控制单元比传统燃油车更多更复杂，因此，CAN 总线的应用势在必行。整车控制器是电动汽车众多控制器中的一个，是 CAN 总线中的一个节点。在整车网络管理中，整车控制器是信息控制的中心，负责信息的组织与传输，网络状态的监控，网络节点的管理以及网络故障的诊断与处理。

3. 制动能量回馈控制

新能源汽车以电动机作为驱动转矩的输出机构。电动机具有回馈制动的性能，利用电动汽车的制动能量发电，同时将此能量存储在储能装置中，当满足充电条件时，将能量反充给动力电池组。在这一过程中，整车控制器根据加速踏板和制动踏板的开度以及动力电池的 SOC 值来判断某一时刻能否进行制动能量回馈，如果可以进行，整车控制器向电机控制器发出制动指令，能回收部分能量。

4. 整车能量管理和优化

电池除了给动力电机供电以外，还要给电动附件供电，因此，为了获得最大的续驶里程，整车控制器将负责整车的能量管理，以提高能量的利用率。电池的 SOC 值比较低的时候，整车控制器将对某些电动附件发出指令，限制电动附件的输出功率，来增加续驶里程。

5. 车辆状态的监测和显示

整车控制器应该对车辆的状态进行实时检测，并且将各个子系统的信息发送给车载信息显示系统，其过程是通过传感器和 CAN 总线，检测车辆状态及其各子系统状态信息，驱动显示仪表，将状态信息和故障诊断信息经过显示仪表显示出来。显示内容包括：电机的转速、车速，电池的电量，故障信息等。

6. 故障诊断与处理

连续监视整车电控系统，进行故障诊断。故障指示灯指示出故障类别和部分故障码。根据故障内容，及时进行相应安全保护处理。对于不太严重的故障，能做到低速行驶到附近维修站进行检修。

7. 外接充电管理

充电的连接，监控充电过程，报告充电状态，充电结束。

8. 诊断设备的在线诊断和下线检测

负责与外部诊断设备的连接和诊断通讯，实现 UDS 诊断服务，包括数据流读取，故障码的读和清除，控制端口的调试。

浅谈我国新能源汽车产业发展之福工动力

最近大家都知道的柴静《穹顶之下》里面提到的雾霾，我们先不说这与直接或间接引发肿瘤有没有直接关系，但是相信大家都知道环境污染、空气污染现在已不再是新鲜话题了。

燃油汽车发展到今天，已面临“环境污染”与“能源危机”的双重压力。降低油耗并寻求新的替代能源，以及开发低污染或零污染的绿色汽车（又称环保汽车、清洁汽车），已成为当今世界汽车工业发展的主题。

目前，我国汽车销售量正快速增长，据汽车工业协会数据统计，2014年我国新能源汽车累计销售 74,763 辆，同比增长 320%。其中纯电动汽车销量 45,048 辆，较 2013 年上升了 211%。由此带来的社会问题也日益显现，汽车能耗与尾气污染，也使我国遭遇汽车走入家庭后的世界性难题。汽车的节能减排，不是一天就能解决的问题，而是全球汽车产业发展的永恒主题。

我国的纯电动汽车研究这几年有很大进步，技术水平大有提升，特别是在动力装置方面。福工动力，作为新能源汽车驱动系统总成研发、制造的国家火炬计划重点高新技术企业，全新福工 EV 环保电动车，融合创新清洁能源，以环保性能卓越的纯电动系统驱动行驶，最大限度实现品质，动力和装载的完美平衡；福工动力依托 SEM 纯电动汽车产业联盟、整车系统集成方案的产业链优势，引进美国纯电动核心技术，研发出应用于面包车、环卫车、6-12 米等各种车型纯电动动力解决方案。

据悉，12 米车型车系统在标准工况下，一次充电续航里程可达 200km，最高时速 80km/h，一次充电时间小于 3h，每公里耗电不到 1.51kw/h，这标志着我国纯电动汽车动力系统研发迈出了一大步。国内的客车企业也十分看重纯电动汽车的发展，大金龙、金旅、宇通等龙头企业都在纷纷推出一系列的纯电动汽车，吸引了市场的注目。

据了解，从 2014 年下半年开始截至 2015 年 2 月份福工动力共签订了上百套纯电动系统，分别搭载于 7-12 米车型、以及环卫车上。有的已经开始上线运行，从运行上来看，其良好的系统性能，赢得了客户的信赖和好评。

此批纯电动系统采用独特的同步电机为驱动元、可靠性提高 3 倍。采用大功率、高扭矩电机，动力强劲，合理的能量回收，非常适合城市工况。针对纯电动汽车运用要求，福工纯电动系统采用国际高端电机控制器，驱动效率高，并拥有高压隔离安全技术、多重漏电保护系统，及采用高低压分离技术，较好的保证了车辆的稳定性及安全性。系统有精确的中央控制系统，监测、诊断、调试软件，实现包括能量回收、自动驻坡等多项功能，提供完美的驾控体验。





从很多媒体报道中，我们得知，科技部、财政部等许多部委领导都深信新能源汽车的前景。财政部副部长张少春就曾预计，在未来一个时期，节能与新能源汽车将成为全球汽车行业的主流竞争车型，代表了未来汽车产业的发展方向。

福工纯电动系统具有多种保护功能。首先，主动降功率保护，当高压设备出现二级故障时，对其进行主动降功率处理，确保设备故障不会进一步恶化，并且使设备可进行自我恢复。其次，主动制动保护，当高压设备出现一级故障时或者高压接触器需要断开时，为确保车辆的安全，电机控制器将控制驱动电机进行适量的反向扭矩进行车辆制动。再次，主动断高压保护，高压设备出现严重故障或者绝缘电阻过小时，将主动断开故障设备的高压回路，以确保高压安全。这对纯电动车的安全性和可靠性有着重要的作用和意义。

伴随着国家政策支持，纯电动客车也会越来越普及，福工将在后续不断提高自身研发能力以及完善产品品质。

据介绍，我国适合新能源车初期推广的市场较大，例如，公交车每年销量约为5万辆，保有量约为50万辆。此外，环卫、物流、快递、邮政、巡逻执法车、出租车等，加在一起也是相当庞大的规模。公共领域充电和维修都较为方便，适合发展新能源汽车。纯电动车由于省去了油箱、发动机、变速器、冷却系统和排气系统，相比传统的柴油动力汽车，整车结构更简单，维护更加方便，能量转换效率更高，且无噪音、无污染、零排放。

福工相关人员说到：“纯电动系统除了搭载客车、公交车系统外，福工还对各种环卫车、物流车等各类车型进行研究配套，同时还和福龙马等进行合作，欢迎国内外客户来我公司考察、参观及技术交流。”

此外，我国具有超大规模的潜在市场。“我国到2020年汽车保有量大约能达到美国今天的水平，即2.5亿辆，而且中国汽车使用模式跟美国很像，如年行驶公里数、车型等，但我们比美国多了10亿人口，再加上我国正处在高速建设期，估计未来市场需求很大。”国家信息中心资源开发部主任徐长明说。

鉴于中国新能源汽车业的发展势头，许多机构都表示了对中国的信心，认为中国低廉的劳动力成本、部分技术优势、庞大的市场消费潜力、政府的大力支持等因素，将帮助中国成为新能源汽车的全球领跑者。全球著名咨询公司麦肯锡发布报告称，“中国正面临着重塑全球汽车行业的独特机遇。”罗兰·贝格汽车行业中心发布了名为“Powertrain2020——中国志在成为全球电动汽车行业的领跑者”的研究报告，认为“中国在世界电动汽车市场成为技术领跑者的目标绝非天方夜谭。”

共建绿色环境 畅享低碳生活

办展理念：专业化、品牌化、国际化 承办机构：济南世博展览策划有限公司

2015中国国际新能源汽车 电动车(西安)展览会

2015年6月12日—14日
西安曲江国际会展中心



新能源电动汽车网 : www.weilaiqiche.com

山东电动车网 : www.sdddc.net

济南世博展览策划有限公司

JINAN SHIBO EXHIBITION PLANNING CO.,LTD

地址：济南市花园路与奥体西路交汇处
力高国际3号楼15楼

网址： www.weilaiqiche.com www.sdddc.net

电话：0531-82382666 55585321

传真：0531-55515621



展商报名热线

0531-55585321

世博展览欢迎您!

欧尼优·国内唯一专业电动汽车展—倾力打造贸易商采购平台
Foryou - the only domestic professional exhibition of electric vehicles - to build the trader procurement platform



绿色动力·驱动未来



2015 第二届中国(沈阳) 国际新能源电动汽车展 暨电动三轮车展览会

时间: **2015年6月13日-15日**

June 13-15, 2015

地址: 沈阳国际展览中心(会展路9号)

Shenyang International Exhibition Center
(Huizhan Road No. 9)

直通东北三省及内蒙古地区

foryouexpo



公众微信号

大会官网: www.neaechina.com



欧尼优展览(上海)有限公司

ForYou Exhibition(Shanghai)Co., Ltd.

www.foryouexpo.com

地址: 上海市蕴川路512号红石商务楼6楼H座

电话/Tel: +86-21-36388581 36388577

传真/Fax: +86-21-36388580

您的满意是我们的追求 为您提供专业的展览盛会



中国（常州）电动车及新能源汽车展览会

时间：2015年6月13-15日 地点：江苏·常州国际会展中心

中国（常州）三轮车电动车及新能源汽车展览会

时间：2015年6月13-15日 地点：江苏·常州西太湖花博园主展馆

隆重招商

招商热线：**0532-68698103**



2015年7月3-5日
中国·贵阳国际会议展览中心



2015中国（贵州） 新能源汽车/电动车及配套设施展览会

300家参展商 **50000名专业观众** **26000平方米展出面积**



支持单位： 贵州省人民政府
贵州省商务厅
贵阳市人民政府

主办单位： 中国汽车后市场行业协会
贵州省工商业联合会
贵州省经济和信息化委员会
贵州省电动车流通商会

承办机构： 北京安泰华晨展览服务有限公司

展会时间：

布展时间： 2015年7月1日-2日

展览时间： 2015年7月3日-5日

撤展时间： 2015年7月5日14:00-24:00

展览地点： 贵阳国际会议展览中心

咨询热线： +86-010-59024966
在线QQ： 913482955
联系人： 高飞18786720628
E-mail： gaofei0852@163.com
网 址： <http://www.gzneae.com>

EV⁺ SHOW

时尚电动汽车展

第八届中国国际时尚电动汽车展览会

2015.7.12-15

北京·国家会议中心

展会简介:

「EV SHOW时尚电动汽车展」, 是有着7年佳绩的中国国际汽车产业技术博览会专注于新能源与电动汽车领域的专业主题展, 展会由NEV《节能与新能源汽车》杂志、节能与新能源汽车网发起, 联合国内外汽车协会、政府主管部门、相关贸易等专业机构共同组织「EV SHOW时尚电动汽车展」, 以独特的办展理念, 专注于品牌化运作, 每年在北京、上海、西安等地轮流举办, 形成异地联动, 为客户开拓不同市场提供高效解决方案, 形成一个品牌多个市场的一站式平台, 彰显展会新力量。

参展范围:

纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车、新能源车辆设计、新能源车辆技术、新能源汽车相关设备及零部件

展会亮点:

- 展出面积4万平方米, 逾8万国内外汽车行业人士以及爱好者参与
- 时尚车模大赛、车展摄影大赛以及车展之星评选等同期精彩活动呈现
- 100余家媒体, 400余名记者到会报道
- 多展联动, 每年以春季车展、秋季车展、岁末车展等形式在北京/上海/西安等一线城市举办

发起媒体: 节能与新能源汽车网
nevsources
www.nevsources.cn

New Energy Vehicle
节能与新能源汽车

承办单位: 上海鸿与智实业有限公司
合肥联贸媒会展服务有限公司

联系电话: 021-31297635

绿色科技, 驱动未来
GreenTech, Driving The Future

2015第四届 中国(郑州)三轮摩托车 电动车及新能源汽车展览会

——将全面承担起中国三轮车行业集中展示、开放交流、合作共赢的战略使命

隆重招商

时间：2015年8月1-3日 地点：郑州国际会展中心

主办单位：郑州环讯会展服务有限公司 承办单位：《三轮车商情》《电动车商情》



1. 行业内唯一采用“大巴车免费迎接经销商参观”模式的专业盛会

“大巴模式”，用于免费迎接经销商的车辆将达30余辆，路线将扩展至15个省份和直辖市（山东、河北、河南、江苏、安徽、山西、湖北、江西、陕西、辽宁等省），免费乘车的经销商人数将突破3000余人，专业经销商4000余家。

2. 特设品牌专区，提升参展企业形象

立足中原，优化产业集群优势，特设当今三轮车行业、新能源汽车行业领军品牌专区，彰显企业品牌魅力，进一步提升参展企业形象，助推行业发展。

3. 三大主题，看点更多 亮点更亮

往届展会江苏宗申、比德文、珠峰集团、建设集团、北方永盛、五羊摩托、黄河三轮等著名企业鼎力加盟，参展效果显著。本届展会展览面积将突破40000平方米，参展企业预计1000余家。群英汇聚，必将吸引更多的国内知名三轮车、电动车、新能源汽车及配套企业的加盟。

4. 集结行业权威媒体资源，全面推广

本届展会依旧将依托行业权威媒体之影响力，与其通力协作，上达企业，下达终端经销商，进行全国范围推广。

 招商热线：0532-68698126

2015山东国际展览会 节能与新能源汽车展览会

2015 Shandong International Energy Saving and New Energy Automobile Exhibition

主办单位：山东省汽车行业协会
山东省电动车产业化办公室
支持单位：山东省经济和信息化委员会
山东省自行车电动车行业协会
承办单位：济南世博展览策划有限公司
山东汽车工程学会

4nd

主题：共建绿色环境 畅享低碳生活

时间：2015年8月28日-30日

地址：济南国际会展中心(高新区)

展商报名热线

0531-55585321

济南世博展览策划有限公司

JINAN SHIBO EXHIBITION PLANNING CO., LTD

“2015 山东国际节能与新能源汽车展览会” 专刊广告征集启示

山东济南组委会将在已成功举办的山东国际电动车展览会的基础上,于2015年8月28—30日举办“2015 山东国际节能与新能源汽车展览会”。为行业、企业和广大消费者提供一个信息交流、合作共赢的良好平台,通过展会平台为产业发展提供更加强有力的支持。

随着汽车产业的快速发展与环境、能源安全问题的日益突出,发展节能与新能源汽车成为当今世界汽车行业发展的新形势,国家已将新能源汽车列为七大战略性新兴产业之一,并发布了中长期规划。本次车展涉及如下产业:

◆ 新能源汽车(乘用车/商用车):混合动力汽车(微混、轻混、中混、重混和插电式混合);

◆ 纯电动车:电动轿车、大巴车、公交车、太阳能电动车、电动清洁车、电动观光车、电动货车、各种旅行车、电动高尔夫球车、电动牵引车等;

◆ 零部件:电机与电控系

统、电源、充电装置、轮胎、车桥、低排放节能型发动机、安全防护装备、维修、制造设备和工具;

◆ 充电设施:充电站项目规划及成果展示、充电站充电桩、充电桩、配电设备、变压器等;

◆ 其他:新能源汽车的整车及系统控制设计等。

本届济南展不论是参展规模还是观展人数都十分可观,展会期间,新品牌、新产品将持续推出,现场活动热烈火爆,来自各地的新能源汽车经销商再创新高,国内各大型制造企业悉数参加,今年八月期杂志作为会议的专刊,在会上投放至每一个参会的企业和个人,同时还在全国电动汽车市场上投放。欢迎行业企业在《新能源车》杂志上做宣传,宣传价格二千元一期,左右一个对开版,另外再赠送一套《电动车大数据》。

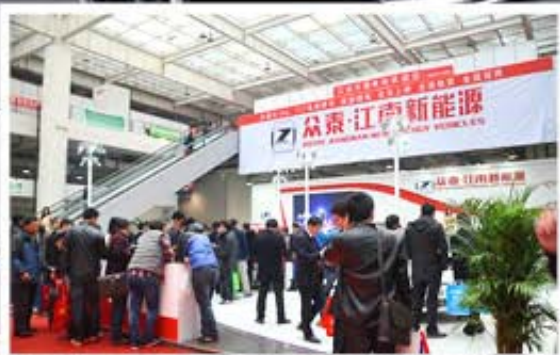
会议专刊联系电话:

18068893360、

18068893380、

051588436994

《新能源车》杂志社





2015中国(杭州)国际 新能源电动车及配套电池、设施展览会暨论坛

Hangzhou International Energy Electric Cars And Facilities Exhibition

中国电池工业协会唯一主办国际电动车展

2015.8.27-29
杭州·白马湖国际会展中心
www.chinasnve.com



联系方式 CONTACT

上海峰威展览服务有限公司

地 址：上海市华徐公路888号1号楼3001室

联系人：万先生 138 1889 2365

电 话：021-31291897

传 真：021-51862728

网 址：www.chinasnve.com

Q Q：105 169 8065



2015 CHINA JIANGSU INTERNATIONAL 10月17-19日

第33届中国江苏国际自行车新能源电动车及零部件交易会
THE 33rd CHINA JIANGSU INTERNATIONAL BICYCLE NEW ENERGY ELECTRIC VEHICLE & PARTS FAIR

展览地点:南京国际博览中心

主办单位: 江苏省自行车电动车协会 中国自行车协会助力车专业委员会 江苏省自行车有限公司 江苏省交通安全协会

承办单位: 江苏沧海展览有限公司 无锡市蓝海展览有限公司

招展热线: **85055112 85051427 85017016**
(0510)

网上报名: **WWW.JSBICYCLE.COM**



Chinagreencar -2015



2015山西国际新能源汽车电动车展览会

Shanxi international new energy vehicle and electric vehicle exhibition, 2015

时间：2015年10月30-11月1日

地点：山西省展览馆

批准单位：山西省人民政府

主办单位：山西省经济和信息化委员会 中国商用车行业协会
中国新能源汽车协会 中国电动车行业协会
山西省政府新能源汽车领导小组办公室

协办单位：山西省电动汽车产业协会

承办单位：北京拓威国际展览有限公司 山西省展览馆

官方网站：Http://www.chinagreencar.net



山西地区唯一的专业新能源汽车电动车行业盛会



专业源自专注 诚心赢得诚信

——拓威新能源汽车展



北京拓威国际展览有限公司

扫一扫！

地址：北京市通州区杨庄南里长城国际大厦D11-907A

联系人：赵伟 186 0003 1828(微信) 李娜 131 6171 8173(微信)

电话：010-53552886

传真：010-52280306

邮箱：3037034005@qq.com

616139553@qq.com



临沂市

临沂新能源电动汽车市场办公室

地址：临沂市工业大道与北园路交汇处
 联系人：孟宪伟
 电话：0539-2807866、13605391869
 网址：www.lantian-grp.com

奇瑞新能源

济宁东朋汽贸有限公司

主营产品：奇瑞电动汽车 东风小康电动汽车

地址：山东省济宁市金宇汽配城一号展厅
 联系人：马光帝
 销售经理电话：0537-7971588、13475767088

上海市

上海东之杰汽车销售技术服务有限公司

主营产品：东风电动车辆上海总经销，代理美国艾里逊全自动变速箱、东风、解放、中国重汽、重庆五十铃、厦门金龙、苏州金龙、宇通等客车、房车、校车、卡车、整车、底盘以及改装的特种车、专用车。

地址：上海市浦东新区金桥路825号
 联系人：陈晓
 电话：021-50382770 手机：18916590008

驻马店

崇领车业有限公司

主营产品：道爵电动汽车、中科动力电动汽车、众泰知豆电动汽车、三缸、四缸、长安汽车、众泰 Z200 燃油车

地址：驻马店自由街北段老华俊车辆厂东50米
 联系人：陈全成
 电话：0396-3585677、13525330555

银川市

银川华星摩托车配件商行

主营产品：德国福斯滑油、广东实力消声器、天津集团重庆创祥蓄电池、重庆耀辉减震器、重庆大金（螺龙）套缸、重庆力华系列电器、青岛双轮内外胎、广州保泰系列补胎液、广州德之康链条、四川美凌蓄电池、天津新霸王拉线、浙江美伦泰系列锁具、南京雷火火花塞、日本 NGK 火花塞

地址：宁夏银川市兴庆区新华东街223号
 联系人：梁国涛
 电话：0951-6093387 传真：0951-6083287
 手机：13909599505

宝鸡市

双兴摩配商行

主营产品：山水电瓶、壳牌机油、东岳轮胎、朝阳轮胎等

地址：宝鸡市西宝路美伦小区 联系人：陈辉
 电话：0917-2728201 手机：15091711543 13571184767

沈阳市

新蓝金刚摩配

主营产品：昱阳曲轴、广东佛山日科灯泡、HID 氙气灯、安尔达活塞、刹车块、东盛精工套缸、精显套缸、奔霸王、HID 氙气大灯、易邦摩配版管理软件

地址：沈阳市东陵区丰乐二街9号东北摩配市场C座4号
 联系人：单宏生 QQ：382978601
 电话：024-81607106、24229566 手机：13194238598

新乡市

新乡市峰影摩托车有限公司

主营产品：三本摩托、加爵摩托、冠航新能源汽车；整车批发、旧车置换、维修改装

地址：新乡市华兰大道电动车市场内鑫通超市房后
 联系人：张三峰
 电话：0373-5128099、15993068974、13598638284、15560279163（售后）
 QQ:1559741286、1836915899

德州市

时风车行

主营产品：时风/华奥电动四轮

地址：德州开发区电动车批发市场
 联系人：寇经理
 电话：13153488566

泰安市

泰安鹏翔车业光彩店

主营产品：时风 富路 丽驰电动汽车

地址：光彩大市场三区二栋12号
 联系人：侯总经理
 电话：0538-8689969
 18653810006、18754884566

淄博市

山东泰汽电动车辆淄博总代理

主营产品：山东泰汽电动车辆 全球鹰系列 吉利熊猫 自由舰 安徽悦顺科技电动车

地址：淄博市柳泉路北首北苑汽配城1-3
 淄博市流泉路南首
 联系人：王长友经理
 电话：0533-8171198、18453353981
 QQ:2633813040

安阳市

知豆 ZD 电动轿车、悦顺电动轿车安阳地区总代理

主营产品：专业批发电动三轮四轮车 知豆电动汽车

地址：工贸中心西50米铁四路口重庆万强助力车专卖店
 联系人：马秀红 经理
 电话：0372-3988208、2151798、15937297775

濮阳市

富路观光车总经销

主营产品：力帆摩托车 富路观光车 宝雅电动汽车

地址：京开大道威城公园东大门北 30 米
联系人：王利金经理
电话：0393-8115066、15936777538
邮编：457000



郑州市

骏力摩配商行

主营产品：各种高中低档：减震油、刹车油、三轮车后牙包油、密封胶、AB 胶、586 胶、588 红胶、冷补胶、清洗剂、表面蜡、喷漆、轮胎自补液、抛光软蜡、积碳净、养护剂等。专业批发，保证质量，欢迎来电咨询。

地址：郑州市安徐庄摩配市场 B 区 155 号 联系人：王艳六
电话：0371-66825519、60829089、13014504484

济南市

时风电动观

山东时风（集团）有限责任公司

直供中心：济南北外环摩托车大世界
联系人：满金涛
电话：0531-85709229、18668919909



日照

泰汽电动汽车

主营产品：甲字轮胎

地址：日照南路 112 号（岚桥石化对面）
联系人：孟庆香
联系电话：18953302077、13666309078



单县

唐骏 航天蓝速电动汽车

地址：交警队西 168 米路北
联系人：丁世矿
联系电话：0530-4454488
13668604488



许昌

山东唐骏电动车许昌总经销商

地址：文峰路金三角向北 200 米路西
联系人：李经理
电话：15993680079、15963080078



石家庄

石家庄鹏睿电动汽车有限公司
银泰汽车总代理

地址：石家庄市方村摩托城广源路 10 号
联系人：王江鹏
电话：18330110681、87919563
QQ：2357928686



南阳

福田路麒
道爵新能源汽车、蒙德金马机车

地址：南阳市伏牛南路漯河物流园院内 D 区 8 排
联系人：李冬梅
电话：0377-60567833、13937705305
QQ：1516080794



聊城市

雷杰车辆销售有限公司

宝雅、唐骏、泰汽、达沃、丰收电动汽车

地址：火车站北 50 米路东雷杰车行
联系人：孙廷和
电话：0635-8426876
15266834449



菏泽市

唐骏汽车销售

地址：菏泽市人民南路 766 号（唐骏汽销）区
电话：0530-5337266
联系人：郅伦涛 13665406688



商丘市

山东唐骏欧铃汽车制造有限公司

地址：凯旋路与长江路交叉口 100 米路东
电话：0370-2520010
联系人：张丽 15903803650



《新能源车》

www.moto189.com

高速电动汽车部分品牌



比亚迪汽车

地址：深圳市坪山新区比亚迪路3009号
比亚迪汽车销售有限公司渠道管理部开发科
客户服务热线：4008-303-666



CHERY

地址：安徽芜湖市经济技术开发区长春路8号
客户服务热线：400-883-8888



康迪 KANDI

地址：浙江省杭州市西湖区西溪路550号
西溪新座3幢
电话：86-571-89775550



众泰汽车
ZOTYE AUTO

地址：中国·浙江·永康经济开发区
电话：0579-87229888



知豆 ZD

地址：中国·山东·临沂·沂南
24小时服务热线：400-050-2888
400-653-9128



JAC

地址：安徽省合肥市东流路176号
传真：0551-62296999



ROEWE 荣威

地址：上海市威海路489号
客服尊崇热线：800-820-0068



长安汽车
CHANGAN

地址：重庆市江北区建新东路260号
电话：023-67595159、67591493



启辰

地址：广州市花都区风神大道8号
服务热线：8008308899



吉利汽车
GEELY AUTOMOBILE

地址：中国浙江省杭州市滨江区江陵路1760号
电话：+86 571-28001111



北汽集团
BAIC Group

地址：北京市顺义区双河大街99号
销售热线：400-810-8100
电话：010-56636000



奥新新能源
AOXIN NEW ENERGY

地址：江苏省盐城市经济技术开发区
希望大道南路43号
电话：0515-83350518、83350509



只·做·第·一

《新能源车》杂志

是国内目前唯一定位于新能源汽车的专业媒体。
由江苏盐城博杰传媒广告有限公司于14年八月正式出刊。
专业从事新能源汽车及配件生产企业的信息发布及广告宣传，
16年品牌媒体运作经验，是行业影响最大、发行最广的专业媒体。



网 站

www.moto189.com 可以了解更快更多的即时行业资讯，和各期杂志的具体内容。

发行网络

在广州、重庆、常州、无锡、郑州、沈阳、临沂、丰县设有工作站，
目前在银川、上海、武汉、宝鸡、石家庄、邯郸、济南、德州、淄博、泰安、日照、单县、
济宁、新乡、安阳、濮阳、驻马店、许昌、南阳、商丘、菏泽、聊城市场建有发行点。
在河南、河北、湖南、湖北、山东、安徽、江苏、陕西等重点省份发行到每个地级市场。

NO.1



苏印广登字2014-034号

《新能源车》编辑部



地址：江苏省盐城市盐马路198号清华园1号楼
电话：+86 0515-88438957 88436994 83279080

¥10元/本