# 纯电动汽车实现产业化的正确路线

来源：网络 作者：心上花开 更新时间：2024-01-15

*内容 摘要: 就在中美两国政府投巨资搞的大的电动车项目一一失败的同时, 中国 的小型两轮电动车却在没有任何政府资助,甚至在各地方限制政策压力下,顽强地 发展 起来. 目前 保有量已达到几千万,每年产量也达到几百万.实现了产业化.看来电动车...*

内容 摘要: 就在中美两国政府投巨资搞的大的电动车项目一一失败的同时, 中国 的小型两轮电动车却在没有任何政府资助,甚至在各地方限制政策压力下,顽强地 发展 起来. 目前 保有量已达到几千万,每年产量也达到几百万.实现了产业化.看来电动车产业化有这么一个路线 问题 .就是大的高性能的不容易成功,小的低性能的反到容易成功.

作者:黄钟

.近年中国人对汽车的需求急剧增长,达到了用井喷来形容的程度,汽车目前烧掉了汽油的85%,这还不算未来汽车拥有量的增长可能形成的新的需求. 如今中国石油短缺,相当程度上依靠进口.可进口价格高涨不说,来源还没有保障.进口石油又成了中国战略家必须考虑的军事问题.从长远看中国的四轮车必须要寻找非石油替代动力.对烧油车来说纯电动车就是一个可能的替代.

电动车没有污染,能源来源容易解决,在航程和速度方面,技术上也问题不大.可在产业化方面却问题重重.

电动车主要的问题是两个.一个是充电时间问题,另一个是电池 经济 性问题. 看起来,美国政府同中国政府的项目都是同样一个失败的下场,在现有技术条件下,纯电动车可能没有什么前途.其实不然.美国电动车失败是美国的国情问题.按中国的国情,本来是可以成功的.中国电动车失败完全是因为电动车产业化走了一条错误的高档路线.请看 分析 :

就在中美两国政府投巨资搞的大的高性能电动车项目一一失败的同时,中国的小型低性能的两轮电动车却在没有任何政府资助,甚至在各地方政府限制政策的压力下,顽强地发展起来.目前保有量已达到几千万,每年产量也达到几百万.实现了产业化.看来电动车产业化有这么一个路线问题.就是大的高性能的不容易成功,小的低性能的反到容易成功. 那么为什么大点的高性能电动车就不容易成功呢?

分析 了电动车的特性和 经济 性,考虑到美国的国情.可以肯定地说纯电动车在美国是不会有很大市场的.主要原因是美国人上班距离远,通常有一两个小时的驾车时间.就是去购物,也时常要到几十公里以外的超市去, 因为美国人开车的距离比较长,速度也比较快.纯电动车就不能满足他们的要求

中国 的国情就完全不同.大多数城市中国人的上班距离不超过20公里,在中国城市里,车速也很少能达到60公里.这样,一个重量约330公斤的(半个奥托大小),载两个人,航程70~80公里.最大时速55公里的超微型城市上班车就可以满足很多人的需要.当然近距离也可以开电动两轮车上班.可下雨,冬天吹风,夏天晒太阳时就会感到不如封闭的超微型4轮电动车.并且二者安全性也是完全不同的.最近的信息是,日本的富士公司投产一种类似这种档次的纯电动车.(可以买来仿制)因日本的国情与中国类似,(上班距离短)一定可以获得成功.对一些收入低的家庭,这种车有较低的进入门坎,对一些富裕的家庭,这种车还可以作为家庭的第二辆车.在出城跑远路时用汽油车(混合动力车),在城内跑近路时可用超微电动车.家里的妇女和老人也可以开.种种迹象表明,象电动摩托车一样,这种穷富兼顾,老少皆宜的超微电动车很可能成为销量最大的四轮乘用车,从而成为真正的国民车.

这样的超微低性能四轮城市电动上班车,中国量产价格可能在两万元以下,(重量是电动摩托车的4倍,价格约为电摩2500元的六倍)它几乎没有污染和噪音,通过性好,停车占地少,最重要的是:可以节省约1/3的汽油使用量.这不仅在平时,在战时更有重大意义.不过要使这种超微纯电动车能够普及,还需要中央政府预先制定相关法规予以支持,否则无论它有多少优点,仍可能象电动摩托车一样被各地地方政府禁止上路.

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！