

小区不待见 操作不规范

新能源汽车充电桩安装使用尴尬症

见习记者 李妍如

6月14日，在上海浦东外环线路段，一辆插电混动SUV比亚迪唐突然起火燃烧。加上6月初在上海发生了一起荣威e550的燃烧事故，新能源汽车的安全性问题再次被提到风口浪尖。

根据目前的自查结果，这两起燃烧事件的起因基本上与电池技术不稳定撇清了关系，而荣威e550的起火原因直指消费者充电不当。虽然上海规定消费者购买新能源车需要提供充电桩安装证明，但起火的荣威e550属于专车公司，而司机住所并不具备充电条件，“飞线充电”终酿大祸。

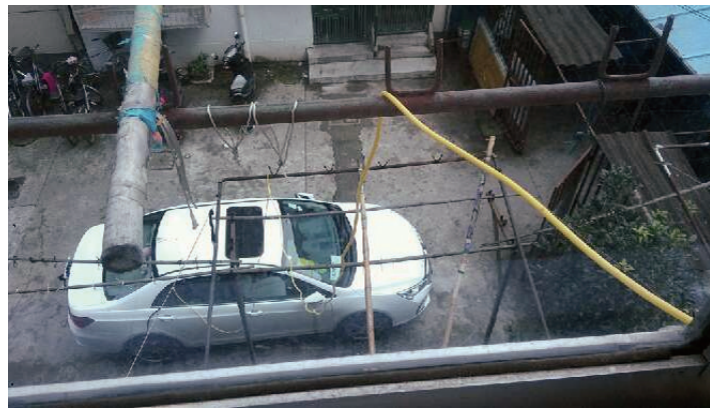
随着新能源汽车技术的不断升级，消费者对新能源汽车续航里程的焦虑逐渐转移到充电设施方便与否、充电安全与否等问题上，对这些问题的怀疑态度也变成了人们选购新能源汽车的“拦路虎”。

公共桩布局明显滞后

“每天要掐着电量开车，特别是碰上路况不好时，就怕电量不够。如果找不到充电的地方，就更头疼。”新能源车车主方女士抱怨道。虽然方女士的工作单位附近充电点不少，但只有2处可以使用，如果遇上排队充电，至少要等1个小时。一边是开车要担心电量、排队充电耗时费力；一边是充电桩闲置。这就是充电桩使用的现状。

针对充电桩闲置和充电难并存的怪圈，中国汽车工程学会副秘书长侯福深认为，目前新能源汽车的保有量规模还不小，充电设施的利用率不高。不少城市的公用充电桩布局不合理，有些充电桩建设时间较早，设备陈旧、维护不及时，已经成了“死桩”。充电不方便、充电桩的建设滞后也在很大程度上影响着消费者购买新能源汽车。

就算是领跑全国新能源汽车推广应用工作的上海，对公共桩的布局也明显滞后。“上海在2013-2015年累计建成的21700个充电桩中，公用和专用充电桩约有5000个，但仍然不能满足市场需求。”上海市新



能源汽车推进办副主任刘建华说，“今年，推进上海公共充电设施建设是我们需要弥补的短板，预计到2017年建成1.3万个公共桩。”

家门口安充电桩不容易

《案件聚焦》近日报道了小区物业强拆充电桩电表一案。原告陈女士在购买特斯拉电动汽车之后，由电力公司将充电桩和电表一应配置齐全。但陈女士所住小区的物业公司起初以“物业经营有困难，不日将退出小区管理，此事不予受理”的原因回避，而后又以“配电房不能安装业主私有电表”为由拆除电表。

对于新能源车车主来说，如果能在小区的自有车位安装充电桩，实现“家门口”充电，能很好地化解充电难题。上海的充电桩新规出台一年多以来，虽然从制度上明确了新能源汽车企业是充电设施落地的责任主体，也厘清了用户、物业各方的权利义务，但要物业开具一张充电桩证明还是困难。缘何物业对建私人充电桩如此不待见？

“物业不欢迎充电桩的确是情有可原。”上汽安悦充电科技有限公司副总经理徐新恒说，“首先，物业的硬件条件要过关，即小区的电力容量是否足够、有没有电力建设条件；其次，物业虽然不是施工方，但要为施工建设中所有安全问题负责；最后，在充电桩建成后，最终的管理权是属于物业的，万一在使用过程中发生漏电、火灾甚至爆炸，物业是有责任的。此外，上海

80%的小区停车位很紧张，让小区专门设置一些车位来建设充电桩，提供给新能源汽车泊车不太可能，管理难度比较大。”

李克强总理数次强调加快部署电动汽车充电基础设施，并且要求新建住宅停车位预留安装充电设施建设的比例应达到100%，但要待政策落地，还需要一个漫长的过程。

充电操作规范须重视

消费者总是希望充电时间越短越好，但充电时间越短所要求的充电电流就越大，这样会造成两个后果：一是电池的使用寿命缩短；二是如果10%的小区车位都使用快充充电桩，那么小区的主变压器将会超负荷，甚至烧毁，特别是老旧小区。所以，尽量使用慢充是保护爱车的关键。

诸如“飞线充电”等充电方式万万不可取，使用家用插座充电，一方面充电效率低，另一方面存在一定的安全隐患，因为家用插座不具备充电桩的保护装置以及监控系统。而有的新能源汽车自燃的原因是充电过充。部分充电桩没有过充保护功能，汽车在充电过程中可能会起火。很多充电桩安装在地下车库或大型停车场，一旦一辆电动汽车发生火灾，可能会引燃周边其他车辆，造成不可预估的损失。在低温环境下，充电因没有预热导致温度场差较高，也是造成充电安全事故的原因之一。所以，充电操作规范必须予以重视。

博世快捷汽车服务在华启动

本报讯 日前，全球领先的汽车技术与服务供应商博世宣布，其快捷汽车服务的加盟连锁业务在华正式启动。

该业务的正式启动标志着博世在2014年11月推出汽车专业维修特许加盟网络——博世车联后，该网络在综合维修站加盟连锁业务基础上的进一步扩展，旨在为全国更多的汽车用户提供便捷、更高品质、更专业的售后

维修体验。

全新推出的博世快捷汽车服务将统一采用象征品质与专业的博世品牌商标，未来将重点布局社区周边或车流量较大的区域，更加贴近终端车主。博世快捷汽车服务门店的工位数介于2至9个之间，业务范围涵盖快修、车身美容等，将为消费者提供便利且标准化的高质量汽车售后服务。

(陆嗣音)

大陆集团拟建重庆研发中心

本报讯 6月6日，国际性科技公司大陆集团在第七届全球汽车论坛上宣布，其计划在重庆新建研发中心。据透露，该研发中心将于2018年年初投入使用。

该研发中心致力于开发汽车电子产品应用、新能源汽车和工业领域应用产品和解决方案，具备系统需求开发、软件开发、电子设计、机械设计，以及相应的

系统及产品测试能力。

根据大陆集团的规划，到2020年，该研发中心的研发人员规模将达400名；到2025年，其员工人数将增加至1000人。

目前，大陆集团在中国有16家研发中心，拥有1900多名工程师。据悉，工程师人数将在未来5年内翻一倍。

(傅文)

法雷奥将收购德国FTE集团

本报讯 近日，法雷奥与贝恩资本(Bain Capital Private Equity)签订协议，将以8.19亿欧元收购德国FTE集团(福缔)100%股份。

FTE集团总部位于德国，是全球领先的汽车离合器与齿轮传动装置制造商。随着双离合产品

和混合动力系统市场需求的快速增长，收购德国FTE将助推法

雷奥在主动液压控制系统领域有所建树。

此外，德国FTE的加入还将加强法雷奥在汽车后市场的业务，预计其业绩将于完成收购的第一年实现增长。

据悉，该项收购已获得欧洲和巴西反垄断机构的批准，并预计在2016年第四季度或2017年第一季度顺利完成。

(姚洁)

高德地图发布“积水地图”

本报讯 近日，我国多个城市迎来雨季。由于强降雨天气频繁，为确保汛期交通安全，高德地图联合上海、广州、深圳、武汉、宁波、郑州共6地的交警联合发布了城市“积水地图”。

高德“积水地图”根据各地交警提供的权威数据，对各大城

市的历史易积水点进行了标注，并根据历史积水程度按轻度积水、中度积水和重度积水三个等级，用不同颜色进行了标注。

据了解，“积水地图”除平日可查询之外，只要遇到暴雨天气，高德地图将及时推送信息提醒用户，绕行积水点。

(王京)

伊顿、日产开发储能与控制系统

本报讯 近日，全球领先的动力管理公司伊顿和领先的汽车制造商日产宣布签订合作协议，利用双方的专业经验和工业资产共同探索推进储能与控制系统的开发、工业化，以及商业化的可行性。

在减缓气候变化的一系列举措中，至关重要的一点是以更经济的方式让全球各个地区广泛使用清洁能源。为实现这一目标，需要将电力电子与控制软件、可

再生能源以及静态存储整合到一个可适用于多元环境的单一成套系统中。

为此，日产和伊顿将通过这一合作，分别利用其在电池制造方面的多年经验和电力电子领域50多年的经验，以及双方久经考验的技术共同应对这一挑战。

据悉，这一合作计划将提高日产现有24千瓦时电池产品的使用寿命，从而减少使用地球上更多资源来生产新的电池。

(周莹)

上汽安悦充电科技有限公司副总经理徐新恒谈

如何正确认识和使用充电桩

见习记者 李妍如

问：汽车充电多少是否受充电桩功率限制？

徐新恒：当充电桩的功率大于汽车充电机的功率时，充电多少不受充电桩限制，而是受到汽车的限制。比如，荣威e550所配充电机一个小时最多接收2.2千瓦电量，充电桩的功率是7千瓦，汽车每小时只能接收2.2千瓦的电量。

问：慢充都是交流电，快充都是直流电？

徐新恒：一般情况下是这样，但也有例外。随着电池技术的发展，电池容量逐渐变大，充电桩的容量也可以增加。比如，一些纯电动出租车所配置的电池模块比较大，会使用直流的慢充充电桩。

问：使用交流电充电对汽车电池的冲击比较小？

徐新恒：确实是这样，因为交流电的电流比较小，充电比较平稳，因而对电池的影响比较小。而直流电在充电过程中电流大，发热量也比较大，电池快速升温可能

会造成不安全的问题，对电池的寿命也会产生影响。一般情况下，尽量使用交流电充电。

问：快充放电快？

徐新恒：这与汽车本身的电动机有关。每款电动车的额定功率是固定的，每小时用多少电取决于路况，也取决于电动机，和电池没关系，和选择快充、慢充也无关。快充、慢充主要运用在纯电动、混合动力车型上。混合动力车型的电池模块比较小，一般使用慢充；纯电动车的电池模块大，一般会使用快充。