

立足“进”“实”“拼”，推动高质量发展

落实“蓝天保卫战”，沪上最后一辆柴油“巨龙车”退役

上海公交车驶入
新能源时代

本报记者 严瑶
首席记者 阮希琼

老上海人总有关于柴油“巨龙车”的记忆：车辆进站，转弯的时候，售票员要从车窗口伸出手，挥着一面印有“慢”字样的小红旗，嘴里一边喊，一边拿旗柄车身上“笃笃笃”地敲。

上世纪60年代，为了缓解“乘车难”矛盾，上海上线了一批拥有两节车厢的大容量铰链式公交车，俗称“巨龙车”。这批车辆在鼎盛时期曾达到约5000辆的规模，占到全市公交车的“半壁江山”。8月24日，上海最后一辆传统柴油“巨龙车”结束营运。

一封来自“公交车迷”的信

“不知不觉，申沃客车已经陪伴了我近20年。从曾经的少年到现在的职场人，经历了从柴油车到纯电动车的蜕变。”一位上海公交车迷在给申沃客车公司的信中这样写道。

进入21世纪以后，一辆辆“高大上”的车辆出现在申城街头，吸引了很多市民前去体验。“一开始不知道是什么车，后来等到自家门口也上线了这款车型的时候发现，这就是之前争相体验的豪华公交车。”老上海人吴先生说。

“豪华公交车”是上海市民对申沃客车的最初印象。如今，这种“豪华感”依然在延续。“上海市对公交车的评判分三个等

“这几个月里，我们忙着生产、忙着交车，没白天、没黑夜，但忙得很值得、很开心。”申沃客车副总经理金刚告诉记者，从今年3月开始，企业迅速组织力量复工复产。新型9系公交车由上汽集团汇聚多方力量共同打造，从内到外随处可以感受到国际化、新科技，为上海城市公共交通增添了海派文化的魅力。“接下来的3个月里，我们预计还将有超过1500辆新能源客车交付公交公司，很快更多的上海市民就能乘上更舒适的新能源公交车了。”

级，我们开发的9系纯电动客车属于最高等级，即“超高级”。申沃客车总工程师阙卫峰告诉记者，和老式公交车采用卤素灯不同，这是申沃客车第一次采用整体LED前大灯。同时，车上配有360度全景环视、ADAS和油门防误踩等智能驾驶功能，是智能化公交的代表之一。

根植于上海的申沃客车，把外滩城市建筑群等海派元素融入9系客车车身涂装与造型中，形成了“上海映像”的新造型。从车厢内部看，工程师们将城市公交与地铁的形象相结合。“车内的风道、车顶内饰、扶手杆都是地铁化的设计。”阙卫峰说。这构

成了上海城市交通明快、简约的整体形象。

有上海市民对记者谈起曾经一个很著名的调查：在老式公交车车厢里，1平方米的面积，当时前胸贴后背，足足挤了13个人。

“以前早高峰的时候，能挤上车就挺开心了，但现在不同了。”随着城市出行多样化，以及人口老龄化加剧，公交车的设计也在与时俱进。“以车内容量为主的设计理念正在发生变化。由于

公交车乘客老年人居多，所以我们尽可能提供更多的座椅。同样12米的车身长度，9系客车与竞品相比，多出了4个座椅。”

目前，已经有1000多辆申沃9系客车在上海90多条公交线路上运行。“现在，9系客车有10.5米和12米两款产品，我们正在试制18米长的BRT纯电动公交车，这相当于9系车型的一个升级版，充分体现大都市快速公交系统的便捷。”阙卫峰说。

以“轿车标准”打造公交车

“目前的产量为每天14辆，每星期大约下线80辆车，我们会从中抽取2辆车做严格的AUDIT审核。”金刚说。

今年3月底，上汽集团董事长陈虹一行来到申沃客车进行现场调研，提出了产品质量精细化的要求。4月，申沃客车迎来了一群特殊的“评审员”。

“兄弟单位上汽大众和上汽大通，以乘用车AUDIT标准来给客车打分，前后提出了近300个改进项目，很多在公交车上司空见惯的问题被——放大，揪了出来。”比如，中大型客车的中门边框玻璃压板缝隙不均匀，这种缝隙要达到2mm。“原先的公差要求比较宽松，老师傅觉得很正常。但拿乘用车的技术标准一比，显然是不过关的。”金刚说。

为了纠正这个“毫米

之差”，申沃客车的工程师亲自到供应商处，对模具进行更改和优化，从设计质量的源头加强把控。“发现问题后，我们对1000多辆车都做了修改，现在这个缝隙差已经控制在了1mm以内。”

还有，车辆行驶噪音原先在客车行业无标准可循，但上汽大众的评审人员提出电机运行声响嘈杂且不一。为此，申沃十分重视，随即走访了司机用户群体，同时对标竞品情况，制订了一套详细的解决方案。“我们把之前遇到的问题都整理出来，在乘用车AUDIT标准的基础上，重新建立申沃产品审核准则，只有百分百解决问题的车才能出厂。”

目前，9系客车已先后投放到42路、49路等多条上海市重点线路中，无论是外观还是可靠性均

得到客户与市民的好评。

“新车上路后，我们根据车辆分布，对服务区域和人员进行大幅调整。”申沃售后服务总监李少锋说，“目前已实现了各主要公交场站的驻点服务。一旦出现紧急情况，市区售后维修人员半小时内可到

达，郊区2小时内到达。”

目前，第三届进博会保障工作已经启动。“今年，会场周围的核心区大约有近200辆公交车，将全部采用新款9系车型，我们已制订了初步方案，确保实现进博会用车平稳运行。”

让新能源公交车“更来电”

停好车，新能源公交车司机王师傅一头扎进休息室。这里是安悦充电露虹充电站，从休息室望出去，两排新能源公交车整齐排列，夜色下，一名场站运维工人正在将充电桩连接到公交车上，为其充电。“我以前开传统燃油车，现在换了新能源车，驾驶体验挺好的，加速很快。一开始以为充电会很麻烦，没想到还有专人帮忙充电。”王师傅说。

“我们正面向B端客户发力，打造适用于出租车网约车、物流车、公共交通的集中式公共充电场站。目前，公司已投建运营各类集中式充电站15座。”上汽安悦充电副总经理张一闻说，“不过，我们今年的主要工作不是扩大数量，而是提升服务质量。”

据了解，在每个公交充电场站，安悦充电都配备了专人运维。每天，运维人员都会在充电场站巡检、进行设备维护，并定期对充电桩进行清洗。“在我们这里充电插拔都不需要司机动手，都是我们运

维人员提供服务。”张一闻说。

8月的上海，台风天、高温天接棒而来，当大家都躲在家里时，安悦充电的运维人员却更忙了。“为了防止充电桩在高温天过热，我们要对充电桩的隔网、风扇进行清洗和调试。台风期间，我们还要加固遮阳棚，防止出现安全隐患。”金山公交充电场站的一名运维人员告诉记者。

除了为公交专用充电场站做好服务保障工作，安悦充电还将开放式的充电场站进行升级，这些充电场站主要面向新能源出租车、网约车、物流车等社会车辆。“比如，军工路充电场站将在9月底完成升级。一方面，我们将对一些老旧的充电桩进行更新，换成了更大功率的快充电桩，可以提高充电效率。另一方面，我们也将对休息室进行升级改造。”

升级改造后的休息室，座位将更舒适，还会配备自助售货机，保证了充电过程中，司机有良好的休息环境。