

“老头乐”转正将加速行业洗牌

日前,工信部官方网站透露,工信部正联合有关部门加快研究建立低速电动车管理体系,考虑到更小尺寸、较低速度、短途行驶等特殊使用需求,修订国家标准《纯电动乘用车技术条件》已于2021年8月16日完成公开征求意见,增加了微型低速纯电动乘用车产品技术要求,正持续有序推进标准工作。

这也意味着,被诟病已久的“老头乐”将会有全新的标签,“老头乐”将来有可能与微型电动车同台竞技,行业洗牌也必定会提速。



■微型新能源汽车生产线。新华社发

□本报记者...王力

“老头乐”是政策监管的盲区

“老头乐”已经成为低速电动车的代名词。据不完全统计,我国拥有规模生产资质以上的“老头乐”相关企业数量大概在100家左右,主要分布在河北、山东、河南等省份,产能已经超过了200万辆。

“老头乐”这种车型一直是国家政策监管的盲区。因为这类车的购车对象大部分是老年人,老年人考驾照难度非常大,但是又需要能满足五公里生活圈的代步工具,所以无驾照、无牌照、无保险买来就能上路的“老头乐”就成为了这类人群的首选。

值得注意的是,多年以来“老头乐”的质量、技术以及上路规范都没有明确的法规限制。保有量多,又不用上牌,凭借着“袖珍”型的车身,“老头乐”也成为乱停乱放的重灾区,严重阻碍交通。此外,由“老头乐”所引发的交通事故也不在少数。相关数据显示,从2013年到2018年,因为四轮低速电动车导致的交通事故高达83万起,直接导致1.8万人死亡、18.6万人受伤。

据悉,新标准将对“老头乐”相应技术指标也进行了更为明确系统的要求,增加了针对“老头乐”在外廓尺寸、整车整备质量、碰撞后安全、制动性能、稳定性、车辆动力性能、动力电池等方面的指标要求。监管之下,这种车型的安全性将大大提高,在一定程度上可以缓解“老头乐”的泛滥及其带来的问题。

“老头乐”在国外颇受欢迎

在我国,“老头乐”好像是低劣产品的代名词,然而在日本和欧洲,这样的微型低速四轮电动汽车还颇受欢迎,并且都在法律支持下获得了系统性发展。

最近,雪铁龙轻型电动车 Ami 在欧洲很火,这款车只有两个座位,长2.4米、宽1.4米、高1.5米,甚至比宏光 MINI EV 还要小一号,属于L6e-BP类轻四轮车。值得注意的是,欧盟的法律并没有强制要求雪铁龙 Ami 这样的小车标配安全气囊,但对其使用区域作出严格限制,比如严禁其在高速公路和双车道上行驶,而且车内也不允许设置 ISOFIX 附件以安装儿童座椅。

根据欧盟法规,“老头乐”这样的低速电动车按车重、速度和功率被划分为L6e(轻型低速四轮机动车)和L7e(重型低速四轮机动车)两大类。其制定法规的思路就是,既然廉价的低速四轮电动汽车没有足够的硬件成本预算来保障车辆主被动安全,那就通过严格的使用条件限制,尽可能排除路面不安全因素。

很多网络媒体都报道过中国的“老头乐”在日本很受欢迎,其实这种车型在日本也是受法规限制的。这类“老头乐”在日本属于附带动力的自行车,不需要车检和车库证明,保养费用低。但是因为其低速设计,也不允许上高速,最高时速也限定在55公里。

“老头乐”亟待转型升级

对于我国规范对“老头乐”的管理,全国乘用车

秘书长崔东树表示,把低速电动车纳入规范化管理,事实上给予了规范的企业一个上升的通道,同时淘汰不规范的企业,不过这在一定程度上导致微型车企业面临尴尬的局面——要在高成本与求生存之间进行选择。

对于微型低速纯电动乘用车具体技术指标,《技术条件》中明确指出,长度不大于3500mm,宽度不大于1500mm,高度不大于1700mm,而且车辆应配备符合规定的防抱制动系统(ABS),整车整备质量不应超过750kg,车辆的蓄电池系统能量密度不应低于70Wh/kg,续航里程不小于100km。

这些标准与原本微型车存有大部分的契合之处,这意味着微型车汽车厂商在对自己产品稍加修正的情况下,将会大举进入“老头乐”市场。业内人士分析认为,“老头乐”市场之后基本会是五菱、长安、奇瑞、江淮这些正规军的天下。

而对于目前的“老头乐”产品,在新技术标准要求下基本全军覆没,面临着转型的挑战。业内普遍认为转型模板之一便是销售火热的五菱宏光 MINI EV。据了解,五菱宏光 MINI EV 的消费者多数来自三四五线城市乃至农村市场,那些迫切需要一辆可以遮风挡雨的四轮代步工具,却又负担不起普通汽车价格的人,靠宏光 MINI EV 圆了自己的汽车梦。

实际上,宏光 MINI EV 的持续热销,就是一场“老头乐”用户的消费升级。业内人士直言,五菱宏光 MINI 的方向,或许是之后“老头乐”一条不错的出路。

海南发出首张自动驾驶汽车开放道路测试牌照

海南省工信厅消息,经过海南省智能汽车道路测试和示范应用管理联席工作小组办公室多次审核以及属地公安交警部门核准,海南省首张自动驾驶汽车开放道路测试牌照近日在海南琼海发出。

据悉,本次获得海南自动驾驶汽车开放道路测试牌照的车型为红旗 E-HS3,是搭载了红旗 L4 级别自动驾驶系统的纯电动自动驾驶汽车。该车配备了4个激光雷达、1个智能摄像头、5个毫米波雷达及高精度定位等多源传感器,可探测200米以上的距离,同时可360度实时感知车辆周围的行人、车辆、障碍物等。

据海南热带汽车试验有限公司总经理马应斌介绍,由于新能源汽车、自动驾驶汽车等加装了很多电子零件、控制器、执行器、传感器等,这些零部件必须在海南高温、高湿、高腐蚀、多雨环境下进行

测试。自动驾驶汽车需要先在海南省指定的封闭测试区海南汽车试验场内进行测试,通过审核获得相应牌照,在牌照允许的开放道路测试,完成1万公里的测试后,通过审核才能到开放高速路段测试。

目前,海南第一阶段自动驾驶汽车开放道路测试和示范应用道路,总长129.2公里,覆盖海口、三亚、文昌、琼海4个城市,为企业提供丰富的开放道路测试场景。此外,海南将G9812海琼高速嘉积互通至长坡互道路段,作为海南省首批自动驾驶汽车开放道路测试和示范应用高速路段。

据新华社



扫一扫加关注
了解更多汽车信息

新能源汽车检测收费不得捆绑销售

日前,国家市场监督管理总局发布关于规范新能源汽车检测收费的公告,要求明确标示每一个项目和标准,禁止混合标价或者捆绑销售。对不区分环保检测、安全检测等具体服务项目,采取打包收费、“一口价”等收费形式的,属于捆绑销售,违反明码标价相关规定。

近期,市场监管总局组织对北京、上海、重庆等城市机动车检测收费情况进行了抽查,发现部分城市在纯电动汽车检测收费中不列明具体服务项目和收费标准,将不应收取的“尾气检测费”打包进年检费一并收取。

公告明确,各机动车检测机构要根据新能源汽车结构特点,设立真实合理的检测收费项目,列明服务内容,做到明码标价、诚信经营。市场监管部门要加强对机动车检测检验收费行为的监督检查,严肃查处哄抬价格、串通涨价、不明码标价等价格违法行为。鼓励和支持群众积极监督价格违法行为,及时通过全国12315平台或者热线投诉举报。

据新华社