

汽车天窗的“天空”其实很美

不要让天窗成为摆设

本报讯 “我准备在报社春季车展上买辆车,是否选择配备天窗的车犹豫不决,多个天窗价格提高不少,天窗会不会只是个摆设?其功能都有哪些?”昨天上午,在平顶山日报传媒集团汽车工作室的车友群中,车友孔先生说起车辆天窗的问题,十分纠结。

平顶山市SWM斯威汽车销售主管郝鹏飞说:“有些人车开好几年了,一直没怎么用天窗,几乎成了摆设。其实汽车天窗是一个很好的配置,它的‘天空’很美,当你了解了它,才能让它展现出美的方方面面,给你带来驾驶的乐趣。”

据郝鹏飞介绍,汽车天窗的功能很多:1.行驶中多人乘坐的车里,空气会变得混浊,如果再有人吸烟,空气污染严重影响着驾乘者的健康,如果打开侧窗换气,车辆高速行驶时的风噪声让人难以忍受。这时要及时打开天窗,依靠汽车在行驶时气流形成的负压,进行通风换气,从而使车内气流柔和,且没有风直接刮在身上的不适感。另外,打开天窗后的风噪比开侧窗低一半左右,车速也不受任何影响。2.使用天窗除雾是一种快捷的方法。寒冷的天气及雨季,车辆启动后,往往由于车内外温差,会在挡风玻璃上产生很多雾气,不利于驾驶的安全。虽然大多数车都配备了防雾装置,但有的效果并不那么明显。这时车主只需打开天窗便可迅速消除前风挡的雾气,保证行车安全。3.太阳暴晒之后,车内温度会达到60℃左右。要想迅速降低车内温度,最有效的方法就是在开启空调的同时打开天窗,在热气排出且空调制冷效果开始显现后,再将天窗关闭。或者只是打开天窗利用车辆行驶过程中车顶形成的负压抽出燥热的空气便



资料图片

可降温。使用这种方法比使用空调降温的速度快2-3倍,而且还降低了能耗。4.在堵车时,所有车辆都处于停滞状态,汽车尾气不可避免地散布在周围的空气中,车辆周围的尾气密度可想而知。这时打开天窗,并关闭侧窗,车内的废气会很快排出,而车外空气则通过空调过滤掉大量有害物质后再进入车内。5.车内空间狭小,导致采光不好,天窗的额外采光可以让车内更亮堂。天窗还能提高汽车整体档次,进口高档汽车基本都配有天窗,天窗除了基本功能还可以使汽车变得更美观,看起来更舒适。

据了解,微车友群采用自愿加入的方式,为广大成员提供汽车销售与咨询、维修保养、汽车美

容装潢、汽车用品选购及保险、二手车、汽车金融分期、用车提醒、自驾游等一系列汽车服务和异业联盟、会员活动、资源整合、平台搭建等增值服务。有意向合作商家也可以直接拨打电话15603751862与平顶山日报传媒集团汽车工作室联系。

该微信群实行编号制度,微友入群后把姓名、电话、身份证号码、车牌号、车品牌按顺序告知群主,然后由群主编号。“微友编号就如同一张会员卡,可以享受汽车工作室合作商家不定期推出的折扣优惠和免费福利,所以入群车主一定要记得问群主索要编号。”汽车工作室的一名工作人员说。

如果您想加入微车友群,您可以直接扫描微车友群群主“平顶山

日报传媒集团汽车工作室”的微信二维码,或者直接在微信上搜索群主微信号2271793659添加为好友后,便会被群主邀请入群。

(代桂平)



群主微信二维码

补贴新政6月实施 新能源汽车加速“优胜劣汰”

本报讯 日前,财政部等四部门发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(以下简称《通知》),对现有新能源汽车补贴政策进行了完善,包括补贴标准、续航里程、技术要求等。不过,新政设立了一段过渡期,到6月11日前的这段过渡期内,上牌的新能源乘用车、新能源客车按照此前对应标准的0.7倍补贴,新能源货车和专用车按0.4倍补贴,燃料电池汽车补贴标准不变。

业界分析人士指出,新政策大力支持燃料电池车、鼓励高端乘用车发展,进一步提高纯电动乘用车能量密度门槛要求,将加速新能源汽车的优胜劣汰,对于整个新能源汽车产业而言将是极大利好。

大幅强化技术要求

与现有执行的补贴标准相比,《通知》最大的变化是技术要求的大幅提升,也就是续航里程。

目前,新能源乘用车按照续航里程划分为三档补贴:100≤R<150、150≤R<250和R≥250,补贴金额分别为2万元、3.6万元和4.4万元。不过,即将实施的新

标准,将不再是如此笼统地进行划分。

其中,取消了续航里程在100≤R<150这一档的补贴,也就是纯电动乘用车续航里程低于150km将无法获得补贴,这将淘汰一批技术含量较低的A00级车。同时,对150≤R<250拆分为两档进行补贴,150≤R<200补贴为1.5万元,200≤R<250补贴为2.4万元。而续航里程R≥250的补贴拆分为三档,250≤R<300的补贴为3.4万元,300≤R<400补贴为4.5万元,R≥400的补贴为5万元。

同时,对技术标准也进行了大幅强化,纯电动乘用车续航里程m≤1000kg、1000<m≤1600kg、m>1600kg的系数全部下调,提出了百公里耗电量补贴要求;插电式混合动力乘用车燃料消耗量限值小于65%。

在新能源客车领域,补贴标准则进行了大幅下调。其中,非快充类纯电动客车补贴从1800元/kWh下调至1200元/kWh,降幅为33%;快充类纯电动客车的补贴从3000元/kWh下调至2100元/kWh,降幅为30%;插电式混合动力车型下调为1500元/kWh,

降幅更是高达50%。而在单位载质量能量消耗量(Ekg)指标上,明确要求不高于0.21Wh/km·kg,指标一次性提升了12.5%。

此外,新能源货车和专用车的补贴标准则按照动力电池总储电量进行补贴,分为30(含)kWh以下部分调整为850元/kWh,下降43.33%;30~50(含)kWh部分调整为750元/kWh,下降37.5%;50kWh以上部分调整为650元/kWh,下降35%。

车企真正“考验期”到来

“新能源乘用车的补贴应该说这一轮补贴调整的核心重点,2018年新一轮新能源车的补贴标准的变化,主要是在乘用车续航里程标准的提升和能量密度的提升,应该说是很好的产品提升促进方式。”乘联会秘书长崔东树表示,这体现了在总体补贴标准下行的基础上,对产品升级还是给予了很大的支持和促进。

据乘联会数据显示,从1月份新能源乘用车数据来看,按照新标准,大部分车型的补贴集中在1.5万元的水平上,大概占比60%,而200公里到250公里的车型,占比约为10%。总体来看,60%的补

贴都是处于最低端的水平。这也意味着,未来产品提升压力较大。

譬如,以广汽新能源GE3为例,在过渡期的补贴为338万元,实施新标准之后补贴将会提升至4.5万元。

技术标准的大幅调整是否会对市场造成冲击?

按照《通知》要求,新规设立了过渡期,截至今年6月11日,过渡期间上牌的新能源乘用车、新能源客车按照对应标准的0.7倍补贴,新能源货车和专用车按0.4倍补贴,燃料电池汽车补贴标准不变。

崔东树指出,分段实施补贴对行业促进很好,这实现了市场销售的产品供给和需求的有效的连续性。随着这次新的补贴政策的出台,新的产品设计推出也会在上半年逐步到位。下半年实施新的补贴政策,对新能源车的产品提升和企业核心竞争力的提升,都有很好的促进作用。

分析指出,《通知》出炉有望进一步推动整个新能源汽车领域的升级换代,同时优化保障了今年上半年的市场平稳运行,预计明年高端电动乘用车有望迎来全面的快速发展。(郭小戈)

全国人大代表王凤英:地方保护、政策不连续 阻碍新能源汽车产业发展

本报讯 “目前新能源汽车地方保护依旧存在,应清查地方政府设置的不合理的地方准入制度或备案制度。”第十三届全国人大代表、长城汽车总裁王凤英就新能源汽车产业发展的焦点问题,提出建议。

这是王凤英代表连续两年提出新能源汽车相关议案,为新能源汽车产业的发展建言献策。今年,王凤英代表主要围绕我国新能源汽车产业发展的现状和问题,呼吁从法规、政策层面构建新能源汽车公平竞争与标准统一的市场环境,理顺整个新能源汽车生态链的发展环境。

众所周知,近几年,在国家宏观政策导向下,我国新能源汽车产业从零起步,取得了长足的进步,累计产销量已超过100万辆;2016年、2017年,连续两年成为全球新能源汽车产销量第一大国;我国新能源汽车产业体系也已基本建立,创新能力持续提升。

但也应看到,目前在地方政策环境中仍不利于新能源汽车产业发展,对建立公平竞争市场环境的因素存在,对产业下一步发展的不利影响日趋明显,亟待提升与改进。

王凤英代表认为,有碍新能源汽车发展的不利趋势主要体现在以下三方面:

第一,地方保护依旧存在,设立地方目录或设定高于国家标准的技术要求,对想进入本地的外地新能源汽车企业设置障碍等现象屡禁不止,使国内新能源汽车大市场的优势无法发挥,产业环境亟需进一步优化。

第二,地方政府在购车环节提供现金补贴的弊端日益显现,政策的不连续性、不完善性影响了企业的终端经营决策,扭曲了资源配置效率。

第三,对消费者使用新能源汽车的便利性还有待改进,不同充电运营商各自为战情况仍然存在,用户难以自建充电桩的问题未能从根本上得到解决。

为此,王凤英代表呼吁,在新能源汽车产业正在从政策驱动向政策与市场双轮驱动转变的关键时期,我国需要构建公平竞争与标准统一的市场环境,理顺整个新能源汽车生态链的发展环境。

王凤英代表具体建议如下:

第一,切实落实国务院办公厅《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》等文件的相关精神,清查地方政府设置的不合理的地方准入制度或备案制度,努力构建统一的国内新能源汽车市场,使中国企业能够抓住发展窗口期,进一步增强实力。

第二,研究调整汽车行业税制结构,逐步提高汽车使用环节和保有环节的税赋,降低生产和购买环节的税赋,从根本上改变地方政府对本地企业提供保护的做法。

第三,明确要求地方政府不得在购车环节提供现金补贴,鼓励地方政府将购车补贴转变为使用环节的补贴,如用电补贴、高速公路通行费补贴等,并将补贴直接付给用户。

第四,鼓励地方政府设立专项基金,用于改造老旧小区电力容量不足、布置充电桩产生的工程改建成本等,为充电桩进小区扫清障碍,从而方便更多的消费者选购新能源汽车。

第五,地方政府应转变管理思路,改“替用户做选择”为“助用户做选择”。进一步简政放权,政府管理的重心从事前转向事中、事后,保障消费者合法权益。

(吴晓琴)