



周口弘祥比亚迪 4S 店 举行“幸福 40 万 感恩有礼”大型团购会

□记者 杨运栋 戚团结 文/图

本报讯 7月29日下午,周口弘祥比亚迪 4S 店在展厅内举行了“幸福 40 万 感恩有礼”大型团购会(如图)。周口弘祥比亚迪的新老客户及周口主流媒体记者共同参加了团购会。

作为国内唯一 0 改装便符合 CRC 性能标准的新能源技术,比亚迪 DM 双模驱动技术是被赛道印证的中国“力量”。如今,第三代 DM 技术已经由全新一代唐再次刷新纪录,4.5 秒破百,触摸超跑性能界线,最低 1.6 升百公里油耗,挑战经济性极限。而实际道路试驾,你还会发现,全新一代唐的全时电四驱正在悄然“烫平”崎岖。而特别的发动机和电机静音技术,让强大动力的喷涌过程悄无声息,全新 BSG 电机架构不仅提升发电效率,更减小了发动机启停和换挡过程中的震动,带来平顺体验。

只有开放,才能繁荣!而没什么比开放汽车的 341 个传感器和 66 项控制权更能激发未来的无限可能。正如 IOS 之于 iPhone,比亚迪 DiLink 智能网联系统对于汽车来说,让一个纯粹的交通工具变成了真正的智能终端。全球开发



者的智慧,如同门源铺天盖地的油菜花海繁茂生长。

比亚迪 BLP 豪华造车平台是忠于

驾趣的,即使对于像全新一代唐这样的大尺寸 SUV 也表现出稳健与扎实。而图书馆级 NVH 静音技术,过滤掉了扰

人噪声,留给你的是高品质的私人空间。执着创新,敬畏匠心,比亚迪正在用技术向上、驱动向新进行着巅峰之旅。

新能源汽车开启大数据时代

工信部委托北京理工大学建设和运营的新能源汽车国家监管平台日前发布信息,2018年7月5日,平台累计接入新能源汽车突破百万辆,这标志着新能源汽车监管正式跨入“百万级时代”,也意味着我国新能源汽车的大数据时代真正拉开帷幕。

百万辆新能源汽车接入国家监管平台

截至7月17日,新能源汽车国家监测与管理中心的数据显示,接入监管平台的新能源汽车 102.5 万辆,超过全国新能源汽车全部保有量的一半。累计碳减排 298.7 万吨。

“百万级的接入量是新能源汽车行业领域一个重要的里程碑,对行业数据的监测与管理具有重要的理论及实践意义。”新能源汽车国家大数据联盟秘书长、北京理工大学电动车辆国家工程实验室副主任王震坡教授说。

新能源汽车国家监测与管理中心 2017 年由工信部委托北京理工大学建设和运营,该平台目前具备 160 万辆新能源汽车同步监控和管理能力,可以开展安全监管、数据分析、车辆管理和补贴核算等工作。以此监管平台为核心,新能源汽车制造商、科研机构、中国汽车工业协会等近 200 家单位组成全国性非营利性社会组织新能源汽车国家大数据联盟,致力于推进相关大数据挖掘分析、应用研究。

王震坡说:“按照相关国家标准,监测平台对每辆车有 61 项指标统计。”监测管理中心可以实时看到车辆运行里程、车辆运行轨迹、充电热力图、公交车能耗监测图等。

王震坡介绍,根据 2016 年 10 月

发布的国家标准,从 2017 年 1 月 1 日开始数据采集。之前的一些老旧车型数据并未包括在内。

为保证数据的准确性,目前,平台采用“企业—地方—国家”和“企业—国家”两个途径的传输,在国家平台,两组数据可互相验证,防止数据的误传。

前几年,新能源车“骗补”现象曾引起社会广泛关注,一些企业违反相关法律法规涉嫌骗取财政补贴,部分车辆未销售给消费者就提前申报补贴,不少车辆领取补贴后闲置。现在通过监测,可以准确地核算核查。

国际首创新能源车评价指数体系

目前,世界上对新能源汽车的性能测评主要依据试验场数据,而非非车辆运行数据。

但新能源汽车国家大数据联盟依托监管平台百万辆车辆的运行数据资源,整合不同企业、不同运行区域、不同运行条件、不同路况车辆行驶数据,结合车辆的运行使用状态数据,形成新能源车评价指数体系。

王震坡说:“以监测平台百万级的新能源汽车实时运行数据为基础,在国内乃至国际上都属于首创,指数体系将提升整个新能源汽车行业技术的进步,增加民众对新能源汽车的认可度。”

这一指数体系对车辆的经济性、安全性、可靠性、环境适应性进行星级打分评价,分三级指标。目前,新能源车评价指数体系的算法已对外公布,同时也对京津冀地区的评价指数进行了初步分析,形成了一定的成果。

“各企业可依据联盟推出的算法和基础数据对本企业车辆的评价指数进行计算,对照平台发布的全国指数

的平均值,找到本企业的优势和缺陷,以更好地生产出符合国家标准的车。”王震坡说。

不过,这些数据并不直接服务消费者,而是主要服务于政府决策和行业企业。

此外,8月1日起,电池溯源管理平台将启动运行,电池溯源管理根据动力电池的编码,将相关数据回传。监测平台尚未纳入的进口电动汽车也统一纳入电池溯源管理平台。

7月初,工信部发布《新能源汽车动力电池回收利用溯源管理暂行规定》,自 2018 年 8 月 1 日起施行,对新获得《道路机动车辆生产企业及产品公告》的新能源汽车产品和新取得强制性产品认证的进口新能源汽车实施溯源管理,对梯次利用电池产品实施溯源管理。对动力电池生产、销售、使用、报废、回收、利用等全过程进行信息采集。

大数据能否让新能源汽车步入高质量发展之路

新能源汽车产业,包含新能源、智能化、物联网等众多高科技内容,代表着高端制造业的最前沿,其未来发展直接关系到我国汽车产业的发展状况。

传统汽车厂商如宝马、捷豹等,创新型科技公司如特斯拉等都在布局新能源汽车研发,但是作为新兴技术,可以说全球车企都在摸着石头过河。这意味着我国汽车企业也处在同样的起跑线上,这是我国汽车产业由大做强的重要突破口。

中国工程院院士、北京理工大学副校长孙逢春介绍,目前,我国新能源汽车除了整车装配以外,动力电池、充

电技术等都已走在国际前列。

2017 年年底,重庆市科学技术研究院汽摩中心团队研发出国内第一台最高转速的新能源汽车变速器高速试验台架,打破了国际垄断。

2018 年 1 月,上汽集团完全自主研发的“低能耗插电式混合动力乘用车关键技术及其产业化”项目获 2017 年度国家科学技术进步奖二等奖。

新能源汽车是“十三五”国家战略新兴产业发展规划中的重点发展领域。各级政府政策、资金、产业化等方面都有倾斜。上海、深圳、重庆、广东、黑龙江等多地纷纷出台补贴和奖励政策,新能源汽车生产企业和市场保有量也在快速增长,我国已经成为全球最大的新能源汽车生产国和销售市场。

那么,新能源汽车能否实现高质量发展,真正成为我国汽车产业的突破口?核心技术的自主研发能力当然是重中之重。

在这一背景下,新能源汽车国家监测与管理平台以及基于此形成的的大数据分析和新能源车评价指数体系其意义不言而喻。不仅可以使政策更加精准有效,也为企业提供了真正具有帮助意义的高品质服务。

不过,新能源汽车大数据平台建设本身也是新生事物,还面临不少挑战。

孙逢春在新能源汽车国家大数据联盟成立之初就说,新能源汽车涉及的职能部门众多,包括工信、科技、环保、发改、交通、公安、国防等,制度和规划层面缺少总体统筹和制度设计;地方政府认识差异较大,数据平台存在碎片化风险。

新能源汽车大数据平台还存在进一步完善体系架构、明确数据传输范围、统一自主品牌与中外合资以及进口等车辆管理、规避国家数据安全和测绘法等诸多风险问题。

(据《光明日报》)