

日产的纯电动车还处于研发阶段的时候，日产和雷诺汽车公司的双料首席执行官卡洛斯·戈恩曾大力鼓吹，混合动力车不过是昙花一现的过渡性产品，纯电动车才是未来之选。近几年的形势正朝戈恩所说的方向发展，越来越多的汽车公司推出了有全新外观设计的纯电动车，或者是与之接近的可充电式混合动力车。

最早是比亚迪纯电动车e6，接下来雪佛兰推出了沃蓝达可充电式混合动力车，2010年底日产的纯电动车聆风也开始在日本和美国销售。这几款电动车加起来已经在全球销售了超过3万辆，尽管仍然很少，但这与之前的预期相比已经有很大的突破。

还有更多的汽车公司正在测试它们的纯电动车，并打算在未来一两年投入量产。沃尔沃就在北美和瑞典对他们的首款纯电动车C30EV进行了碰撞及冰雪路面实验。宝马集团下的MINI E纯电动车在中国推出了大规模试驾活动，有50名用户参与，每个人有3个月时间实际体验这款车。就连以混合动力车著称的丰田也开发出了可充电式普锐斯在2012年初推向市场。

戈恩至少说对了一件事，那就是电力在车辆驱动力中所占的比例需要不断提高，直至100%全部用电力驱动。只有这样才能彻底摆脱对石油的依赖，整个汽车业才有未来可言。

遥不可及的电动车时代

责编/刘婷 文/刘婷 图编/邓灿 版面/邓灿



比亚迪e6

上市时间：2010年5月

比亚迪e6在08年的北京车展上首次以概念车的形式亮相后，作为汽车行业的新品牌，这种在当时看来有些天方夜谭的纯电动技术理念，让许多人认为这只是一个噱头。直到2010年5月，首批e6下线，被安排在深圳以出租车的形式试运行，算是中国第一款纯电动车。

e6采用自主研发的“绿色之芯”ET—Power铁电池，如果在路上开到没电，配合专用的3c充电系统的话，15分钟左右就能充满80%的电，虽然没加油那么快，15分钟也可以接受。在家用常规电压220V下需要3—4个小时。比亚迪公布的续航里程为300km，但是根据出租车运行的情况，续航里程为200km左右，百公里能耗为21.5度电左右，相当于燃油车1/3的消费价格。



日产Leaf

上市时间：2010年底于欧美、日本市场上市，2011年进入中国市场

车名“叶子”的创意源自叶子的空气净化作用，就像这款日产的零排量的纯电动车一样。它的外形跟TIIDA很像，不过车身尺寸要更大一些，为了保证宽敞的车内空间，车上的锂离子电池进行了超薄处理。前置隐藏式充电接口，正好在日产LOGO的挡板后面，不仔细看很难发现。运动的风格，粗看与普通汽车没区别。却是一辆很聪明的车，车内导航系统可显示单程和往返可行驶距离以及充电站的位置。Leaf在2010年秋起在日本追浜工厂开始量产，先期在日本、美国和欧洲销售，到2012年实现30万辆的规模，可能在2011年以整车方式引入中国市场，武汉最先出现Leaf的身影。



雪佛兰Volt

上市时间：2011年11月

雪佛兰Volt不是纯电动车，它搭载小型汽油发动机带动发电机持续供电，最大行驶里程超过500公里。在110V电源上充电约6小时可充满锂电池，使用一般家用的220V电源充电的话，所需的时间更短。独特的E-flex动力推进系统，可以从汽油、乙醇、生物柴油或氢气中获得电能。如果行驶里程小于60公里，Volt能够完全依靠一个车载的16千瓦时锂离子电池所储备的电力来驱动，电池电量消耗至最低临界值时，E-Flex动力推进系统可以将汽油、乙醇、生物柴油、氢气等能源转化成电能，可以继续开。

“电动时代”面临的这些问题：

电池寿命问题

所有已面市的电动车都宣称达到了10年以上的使用寿命以及合格的安全性。电动车的测试比传统车还要严格，电池会被放到高温60℃至-40℃的环境下测试，单体电池和电池组也会进行各种环境下的充放电测试，电池组在一米深的水下放上半小时也不会短路。但电动车的安全性还是不像传统汽车那么有保证。沃蓝达之前在北美出现了车用电池起火的案例，难怪比亚迪从一开始就宣称e6上所用的电池即便扔在火里烧也不会爆炸。

价格问题

价格在现阶段是电动车普及的最大障碍，沃蓝达看起来各方面都很令人满意，但是高达50万元人民币的售价实在令人难以接受，即便在美国，它的价格也达到4.1万美元。可充电式普锐斯在这方面具有一定的优势，3万美元左右的售价让美国人比较容易接受，但是一旦引入中国，价格就肯定不会低于30万元。

安全问题

不用驾照，不挂牌，价格低，使用成本低，这些都成为电动汽车招揽顾客的卖点。从2万多元到6万元左右，百公里8块钱，相对于传统燃油汽车不菲的购入成本，这些卖点无疑具有极大的吸引力。但是，无需驾照、不挂牌、强制检验项目未知，消费者购买并驾驶这样的车辆，对社会将产生怎样的影响？交通安全问题谁来买单？这也成为电动时代来临前的最大社会问题。