



原定在今年第三季在本地公路开跑的首批电动车三菱汽车iMiev将延至第四季。(何炳耀摄)

## 首批电动车延至第四季登场

赵琬仪 报道

原定在今年第三季在本地公路投入的首批电动车预计将延至第四季。据本报向车商了解所得到的市场反应，由于有关硬件设施和保养费用等细节有待进一步厘清，直接影响了电动车在本地的登陆日期。

首批在新加坡公路奔驰的电动车将是三菱汽车(Mitsubishi)的iMiev。三菱汽车高级行销经理鄧云逸告诉本报，首批iMiev延后至今年11月抵新，数量预计多达50辆。不过，今年内到底会有多少辆iMiev在本地公

路上行驶，还有待响应政府电动车试验计划的公司完成投资评估后定案。

政府去年5月宣布拨款2000万元，推出为期3年的电动车试验计划。试验计划主要是向企业用户招手，有兴趣的公司可在交通科技研发计划(TIDES)下注册车辆，参与计划。

能源局副局长陈定亮在去年11月国际能源周的电动车会议上讲话时指出，有鉴于电动车在全球引起的兴趣，以及相关科技的快速发展，预计2015年后电动车市场将起飞，并在2020年后大量生产。政府拨款推动电

动车试验计划，除了为迎接电动车时代而做好相关的硬件设施、政策及条例的准备之外，同时也看好新加坡作为电动车科技试验场的优势，希望将新加坡打造为电动车科技试验的“生活实验室”。

据知，早前出席了电动车推介会的企业，包括圣淘沙休闲集团、工业房地产开发商腾飞集团(Ascendas)、电池制造商GP Batteries、DHL物流公司、职总英康汽车合作社(NTUC Income Car Co-operative)、物流公司敦豪国际(DHL)。

### 电动车基础设施提供者名单将出炉

由陆路管理局和能源市场管理局组成电动车工作小组，今年将以公开招标的方式选出电动车基础设施提供者，以设立电动车充电网络。

汽车业者估计，电动车基础设施提供者名单近期将出炉，但能源市场管理局受询时表示，名单会在今年内公布，却没有提供更确定的日期。

正当本地迎接首批电动车还存在着不明朗的因素，例如充电站网络的设立、三年计划期后的车辆路税、维修费等，日本电动车市场在今年夏天

将从试验性阶段进入商业化阶段，日本三菱汽车iMiev率先在今年7月接受零售订单。

另一部备受瞩目的电动车日产(Nissan) Leaf也将在今年发售。日本日产汽车受询时表示，日产计划初阶段在日本发售1万3000辆日产Leaf。而新加坡日产汽车受询时透露，预计这款最高车速可超过每小时140公里、续航力160公里的电动车明年将登陆新加坡。

本报去年12月出席联合国人居署(UN-HABITAT)日本福冈本部、西日本新闻社、日本土地、硬件设施与交通部



电动车充电只需将电插头衔接到普通的电插座。



## 推广电动车需要哪些软硬件配套?

### 供养费用:

通过交通科技研发计划(TIDES)，认购iMiev的车价约9万元，比原价便宜了将近一倍。虽然三菱汽车车商强调电动车没有燃油费用，维修费也较一般汽车便宜，驾驶三年所节省下来的燃油费和维修费足以填补昂贵的车价，但是三年计划期满后，维修费、路税、公用充电站收费等怎么计算、有哪些隐藏费用，车子是否容易转售，仍是务实的使用者需要考虑的问题。

### 充电配套:

电动车一般需要超过7个小时的充电时间。理想情况是，车主可以利用晚上时间充电。是否拥有可供车子停放超过7小时充电的设施，是供养电动车的关键。

据知，本地电动车试验计划将为每一辆电动车提供专属充电站。此外，也会设立快速充电站。电动车快速充电时间只需要30分钟。快速充电站网络便利将能消除车主担心电池不够用的顾虑。

在公共场合充电还涉及保安和安全隐患。本地洁净能源科技公司Zeco系统研发了一套电动车电源收

费系统(Greenlots solution)，针对如何预防电源中断或电源被盗用提供方案。

日本三菱汽车受询时透露，目前日本拥有120个快速充电站，其中半数免费开放给公众使用。福冈亚洲都市研究所告诉本报，福冈市去年购买了7辆iMiev，今年将增添多一辆。全市唯一快速充电站设在大会堂，每天早上9时至傍晚6时免费开放使用。

### 调整心态:

受访的车主和车商不约而同地指出，要本地消费者为了支持环保，用一笔足以购买大型轿车的费用去供养一辆只适合在小社区行驶的电动车，大多数人对环保的热忱还达不到这个热烈程度。

另一方面，电动车的驾驶特点是无声。对于喜欢听到汽车引擎咆哮的飙车族来说，无声的驾驶经验无形中剥夺了驾驶乐趣。

然而，电动车相关业者认为，科技日新月异，电动车电池存电能力将不断改善，而随着产量增加，电动车价格将日趋减低。至于声效问题自然不会难倒擅长把握商机的车商。

和日本旅游局邀请的第四届亚洲城市记者会议，并在福冈汽车展上试乘了多辆日本汽车公司研发的环保车，包括三菱汽车iMiev、日产Leaf、丰田氢汽车等。论汽车性能以及操控便利，许多人试驾或试乘了这些环保车后，一致给予好评。

本报早前试驾最高车速可达每小时120公里、续航力约90公里的iMiev，驾驶经验不但是零排放，也没有一般汽车引擎所发出的杂音，行驶安静，更令人惊艳的是它马力强劲，加速时冲劲十足，可媲美好些引擎容量1.6公升的燃油驱动汽

车。但是，如果要供养这辆电动车，费用和充电设施问题则让人三思。本报记者总结从车商及驾驶者所得到的反应，以及参考了日本推广电动车的设施配套，整理出在本地推动电动车需要的基本软硬件配套。