

《电动汽车用增程器技术条件》编制说明

(一) 工作简况(包括任务来源、主要工作过程、主要参加单位和工作组成员及其所做的工作等):

本标准的制定依据是工信厅科[2012]182号文件,计划号为2012-2118T-QC,计划名称为《电动汽车增程用发电机技术条件》,计划起草单位为上海电驱动有限公司。

近年来,由于电动汽车续航里程不足的限制性,增程式电动汽车受到了社会的关注和人们的欢迎,许多企业纷纷投入到电动车用增程器的研发和生产中。由于增程式电动汽车具有结构简单、可靠性高、高效节能等优点,在我国新能源汽车产品规划中,其属于插电式混合动力电动汽车,作为新能源汽车的一种类型。随着电动车用增程器产品研发和生产的不断深入,为了满足电动汽车用增程器产业化发展的需要,需要有相应的标准来进行规范和引导。

为了使本标准起草更科学全面,2013年,全国汽车标准化技术委员会电动车辆分技术委员会组织驱动电机行业专家,组织行业内有代表性的相关企业和研究机构,共同开展本标准的制订。

2013年11月,在上海召开驱动电机标准会议,讨论了增程器标准框架,确定了增程器术语的适用范围。

2015年11月,召开驱动电机标准会议,讨论增程器标准草案,要求对草案中所有性能指标提供充分依据作为标准起草的支撑。

2016年2月,在行业中征求增程器产品特性参数,发送调查问卷,起草组对反馈的数据进行整理和汇总,并反映到标准草案中

2016年4月,召开标准讨论会议,讨论标准草案的详细内容及标准起草参与单位,包括增程器产品的定义及适用范围、增程器产品术语定义及适用范围、增程器产品的必要技术特征项、增程器产品的必要共性技术要求等。

2016年6月,召开标准讨论会议,讨论标准草案及下一步工作计划,对产品的技术指标进行调研和咨询,确定指标值初稿,并小范围征求意见。

2016年9月,召开驱动电机标准工作组会议,讨论标准草案,结合前期提出的意见,对标准内容不断完善,形成了标准修订草案,提交工作组。

2016年10月,对标准进行全面修改,形成标准征求意见稿,并上网公示,以便广泛征集行业意见。

(二) 标准编制原则和主要内容(如技术指标、参数、公式、性能要求、试验方法、检验规则等)的论据,解决的主要问题,修订标准时应列出与原标准的主要差异和水平对比:

以我国电动汽车用增程器生产和应用情况为依据,以适应我国增程式电动汽车的需求为目标,通过修订和实施本标准,规范和引导企业的生产行为,促进经济效益和社会效益的统一。

标准的修订,标准限值的确定与经济、技术发展水平和相关的承受能力相适应,具有先进性和指导性,促进科学技术进步。

以 GB/T 18488 为参考，并根据发动机系统的特殊性提出有针对性和特殊性的技术要求，为产品研发、应用和评价供技术支持。

（三）主要试验（或验证）情况分析：

标准起草过程中，在行业中进行了增程器产品特性调研，相关单位提交了相关数据。标准的制定，主要解决了增程器能耗转换率测试的方法，对增程式电动汽车整车能耗评价提供依据。相关试验或验证在企业进行。

（四）明确标准中涉及专利的情况，对于涉及专利的标准项目，应提供全部专利所有权人的专利许可声明和专利披露声明：

本标准规定了电动汽车用增程器的基本技术要求和试验方法，不涉及专利。

（五）预期达到的社会效益、对产业发展的作用等情况：

本标准规定了电动汽车用增程器的基本要求，能最大限度的满足汽车产品开发和生产，适应并促进了汽车行业的发展。

（六）采用国际标准和国外先进标准情况，与国际、国外同类标准水平的对比情况，国内外关键指标对比分析与测试的国外样品、样机的相关数据对比情况

本标准没有采用国际标准和国外先进标准。

（七）在标准体系中的位置，与现行相关法律、法规、规章及相关标准，特别是强制性标准的协调性：

本标准符合汽车标准体系的建设规划。

（八）重大分歧意见的处理经过和依据：

无重大分歧意见。

（九）标准性质的建议说明：

汽车行业推荐性标准。

（十）贯彻标准的要求和措施建议（包括组织措施、技术措施、过渡办法、实施日期等）：
无。

（十一）废止现行相关标准的建议：

无。

（十二）其他应予说明的事项：

标准讨论过程中，专家提议标准涵盖对象还包括动力系统，不单单是发电机，动力源和发电机是个系统，不应拆分考虑。因此，建议修改标准名称为《电动汽车用增程器技术条件》，并得到起草组的一致认可。