

讓電動巴士耐力更持久！

增程型電動巴士研發聯盟揮軍成立



企劃部

經濟部技術處吳明機處長表示，台灣巴士產業年產約2200輛，但多仰賴整車進口或廠商進口底盤後打造車身，而在動力系統上亦多是國外技術支援，在無法自主的情況下，使得整體產業的發展也隨之受限。但台灣的廠商很爭氣，一直在自主技術上打基礎，積極地讓巴士也能MIT、深根發展，增

程型電動巴士研發聯盟便是最好的例子，除了建立技術外，更是做環保、愛地球的好表現。

在聯盟成立大會上，車輛中心黃隆洲總經理，也是聯盟的催生者即指出，以當現的產業態勢，惟有將製造本地化以減免關稅和降低成本，才足以在市場上競爭。而成運汽車是國內少數擁有巴士整車打造能力的業者；同時，台達電可專攻高效率的電源管理與製造，扮演著電動車能源供給的關鍵角色；此外，工研院機械所可運用其動力系統技術與發展經驗，協助增程式發電系統做最佳化發展；而車輛中心不僅可針對底盤提供結構分析、整車動力性能與驗證測試，並且能夠設計車載網路藉以監控整車各資訊，更可利用既有完整的試車場、實驗室等研測平台協助整車系統調校與分析，在各家分工合作之下，一起讓增

▲ 增程型電動巴士研發聯盟在技術處長吳明機（圖中者）見證下正式成立。（左起：台達電總經理張訓海、成運汽車董事長于麗清、技術處處長吳明機、車輛中心總經理黃隆洲、工研院機械所副所長王漢英）

未來，台灣車輛動力來源將會更加的多元，因為由台達電子、成運汽車、車輛中心及工研院機械所組成的「增程型電動巴士研發聯盟」於3月28日在經濟部技術處長吳明機見證下正式成立，將打造出國內第一部增程型電動巴士，提供市場更加多元的車輛動力選擇。

由於巴士多用於大眾運輸上，在高油價和節能減碳的衝擊下，更低油耗或尋求其他更環保的替代能源方案也是重大課題，純電動車也是選項之一，但目前電池價格仍在峰頂，加上巴士每日里程數動輒一～二百公里，實非純電動車能夠應付，所以在成本與空間的雙重考量下，「增程」（Range-Extend）的概念遂成型。

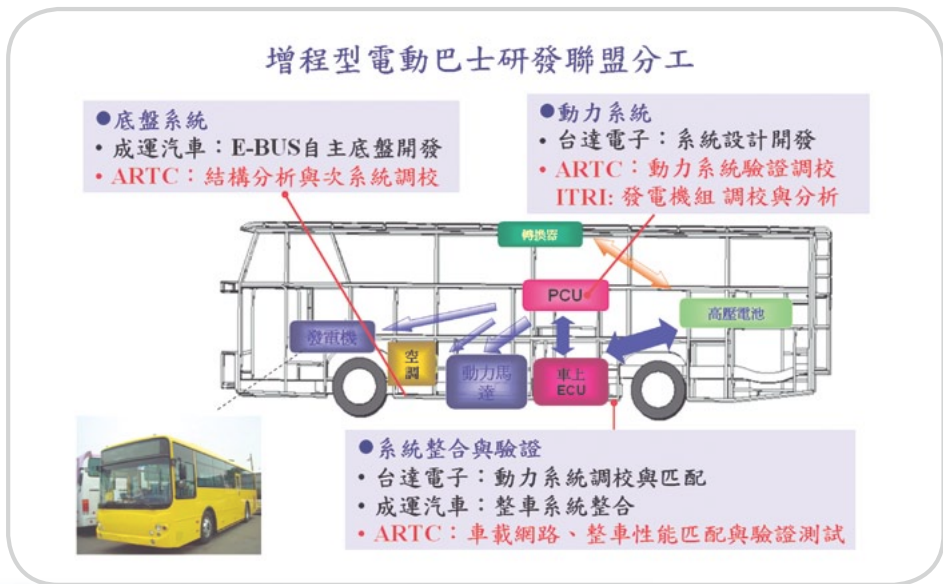
程型電動巴士的表現更加精彩出色。

台達電子汽車電子事業部張訓海總經理也表示，增程型電動巴士的動力來源將由電池供應、而不足的部份由發電機備援供電，用油效率可提升約40%，每天可節省近30公升的柴油。若以2015年在巴士市場達到15%佔有率來估計，一年2200輛的巴士中有330輛的增程型電動巴士，柴油每公升30元計算，每日便可省下近30萬元油費，一年可減少大約1億元支出；此外，減少的柴油消耗相當於一年減碳約一萬公噸，對節能減碳貢獻卓著。

成運汽車吳定發執行董事則進一步解釋道，增程便是設法讓車子所能行駛的里程再加長，加掛高效率發電機組便是一途。運作時，車輛的主動力來源仍是電池，待續航力下降到某一程度或不足時

則啟動發電機供電，雖然發電機依舊將汽柴油作為能源，但由於輸出的能量不牽引動力系統，沒有起步耗油、走走停停、待速空轉等能源是否善用的問題，因此發電機可維持一定轉速，提供最佳的能源使用效率。

聯盟成立後，預計投入10億以上開發增程型系統多項關鍵技術，引領台灣巴士產業自主研發，同時也計畫爭取經濟部技術處業界科專補助，預計在2012年即可推出增程型動力系統，2013上半年完成第一台增程型電動巴士，並且透過成運汽車加入商業運轉，2015年達到15%佔有率，不僅每年帶動35億元產值，更達到全民參與目的，讓民眾都能體驗搭乘真正台灣技術與節能減碳的愛地球公車，一同用行動來力行環保。



增程型電動巴士研發聯盟成立

