

号称能跑70公里,30公里就“趴窝”

新买的电动车到底能跑多远,商家其实也“没个准数”

买时声称充一次电能跑70公里,骑后没几天充一次电却只能跑30多公里。电动自行车能跑多远,一直以来不仅是消费者最关注的问题,也是商家的很大“卖点”。记者探访发现,在“特定条件”下得出的续行里程,受多种因素的影响,而不少商家利用这点夸大宣传。

►对于电动自行车到底能跑多远,很多销售人员也说不清楚。



文/片 本报见习记者 高寒 唐园园
实习生 李佳融 苑梦月

市民反映>>

说好充次电能跑70公里
跑了30多公里就没电了

去年6月份,师先生在槐荫区阿米尼专卖店购买了一辆电动自行车。购买时销售人员称,该电动车充一次电能行驶70公里。师先生在市区上下班,一天要骑行20多公里。“原来的电动车也能骑,我嫌骑的距离短,就想换个好点的。”师先生用以旧换新的形式,花1700元换了一台价格为3200元的锂电池电动车。在行驶几天后,师先生发现,该电动车并不像销售人员所称的那样充一次电能行驶70公里。“刚开始几次,每次也就能跑40来公里,后来越跑越少,现在也就能跑个30公里。”师先生介绍,买车后不久,有次他骑到半路电池就没电了,售后过来给他换了个电池,但是换完之后还是跑不了多久。在半年时间内,师先生换了三次电池。“每次换电池,我都要把车放在那儿三五天。”最让师先生气愤的是:“售后人员说行驶个三四十公里就是正常的,和销售人员说的不一样,这不是欺诈吗?”师先生这样的情况并不是个案,很多消费者也说不清自己的电动车充一次电能跑多少公里。而对于销售人员声称的续行里程,他们也是将信将疑。市民小张就表示,尽管商家曾经承诺骑电动车充一次电能从奥体跑到西客站,但他从来不信。“经常跑个30公里就没电了,拿去换电池人家就说是损耗造成的,而且不承认之前说过的话了。”像小张一样,很多消费者也表示,关于续行里程,“没有一家店会

把充一次电能跑多远写到发票里,我们也没办法。”

记者探访>>

电动车充次电能跑多远
大多数商家也说不清楚

“这款车充一次电从这里能骑到长清。”在济南的一些电动车市场上,续行能力成为了最大的卖点之一,有些厂商甚至打出了“一次充电续行500里”的招牌。而对于电动车续行能力到底有多少,是如何计算出来的,大多数卖家自己也说不清楚。据了解,市面上的电动车电池主要分为锂电池和铅电池,锂电池价格较贵,一般在千元以上,但较为轻便,质量更有保证。铅电池则比较笨重,可很多消费者却看重了它较长的续行能力和三四百元左右的低廉价格。不管是锂电池还是铅电池,所有经销商在谈到电动车充一次电能跑多远时,都拿出了电池额定容量和额定电压两个数据来解释。“数据都是厂家告诉我们的,干了这么多年,看一下电池就大概能知道充一次电跑多远。”在历山路附近的一家电动车行内,销售人员指着一款电动车介绍说:“这款电动车轻便,配上你比较瘦的体形,充一次电跑上四五十公里应该没问题。”当被问到这个四五十公里的续行能力是如何得到的时,销售人员也坦言,只能根据经验和厂家宣传来定。电动车经销商张先生介绍,目前绝大多数电动车都是采用车体与电池分别生产,统一销售的模式进行的。他所代理的品牌统一使用“旭派”和“超威”两款电池。“都是电池厂家给我们参数,然后我们再根据车的性能、重量等来计算续行里程。”张先生表示,他们也曾经对几款热销车型进行过实地测量,比如他曾经骑着电动车

去了长清,从而估算出了那一款车型加电池的续行能力为40公里左右。

“厂家说60公里,我们保险点就少说些,冬天电池的续行能力可能会再低一些。”在记者表明身份后,张先生如此解释,“电池和车子都是新的,我们也不能每组都试一下。”

专家说法>>

骑行最远里程无强制要求
国标只规定不小于25公里

电动自行车续行里程,也就是能够骑行的最远里程,是电动自行车最重要的衡量指标之一,它的大小直接决定电动自行车的好坏。而影响续行里程的因素众多,这也是不少企业将续行里程拿来“做‘卖点’”的重要原因。山东大学材料科学与工程学院张建新教授认为,续行里程不仅与电动自行车各个部分相关,而且与消费者的使用习惯以及外界因素息息相关。电机的效率特性、电池的容量和寿命特性是电动自行车车体本身影响续行里程的因素,“行驶速度、道路平整度及坡度、载重量、起步次数、刹车次数、路况、风速、温度、骑行习惯等都会影响续行里程。”张教授认为。另外,电池容量是会随着使用时间的增长逐步变小的,即使是合格的电池,长期使用后其实际容量也会减少,性能会降低。据了解,虽然目前国家对电动自行车的行驶最高速度、制动性能、车架强度等安全指标已作出严格规定,但并未对车辆的续行里程作出强制要求。针对续行里程,在《电动自行车通用技术条件》(国家标准GB17761-1999)中只规定最低续行里程“电动自行车一次充电后的续行里程应不小于25公里”。

熊俊威认为,电动自行车在研发、设计时会考虑多种因素,虽然根据电池容量和电压可以计算得出续行里程数,但得出的数值只是大概。“一般都要做一下标定,在技术指标下实际测量续行里程。许多销售商在销售时没有将续行里程的测量条件解释清楚,导致消费者在购买后觉得被骗。”熊俊威经理指出。

铁路沿线安上地锁

居委会开收停车费

本报记者 任磊磊
实习生 刘冉 王怡雯

近日,市民陈先生发现,天桥区历山路西头铁道沿线的马路上设置了七八十个地锁。这些地锁是由柳行居委会设置的,每个月向车主收取120元停车费。但是并未给车主提供正规凭证。柳行居委会工作人员则解释,收费是为了规范车辆停车。

居民反映>>

居委会安装地锁

每月收费120元

据陈先生介绍,此前历山路西头铁道沿线并未施划停车泊位,也没有人设立地锁对外出租。可是从上周起,他发现柳行居委会工作人员在此处设置了地锁,并且向停放车辆收取每个月120元的停车费。陈先生认为居委会此举并不合理。他说:“此处和铁路线仅一条栅栏相隔,一旦发生铁路应急事故,车辆很难及时靠近。而且这里原本就是一条并不宽敞的道路,现在施划停车位后,车辆通行也受到了极大的影响。”近日,记者到现场实地探访发现,道路约有五六米宽,马路两侧几乎都施划了停车泊位。在没有车辆停靠的地方,赫然立着一个个三角形的地锁。记者略微统计了一下,这些停车位大约有七八十个。准备在此处停车的王先生告诉记者,这个车位是居委会租赁给他的,“我每个月向柳行居委会缴纳120元,不过只收到居委会开的收据,并没有正规的发票,也不清楚居委会是按什么收费标准来收费的,上交钱的去向也无从知晓。”王先生还强调说:“自从马路两旁设置地锁之后,道路变窄了,对车辆的行驶也造成了一定的麻烦。”

居委会解释>>

安设地锁收停车费

是为规范停车秩序

柳行社区居委会一位不愿透露姓名的工作人员表示,这些地锁确实是居委会设置并向外出租的。每个月向车主收取120元钱,不过只开具收据,而没有正规发票。该工作人员称,将此处规划为停车场主要是为了规范停车秩序。此前,道路两侧乱停车比较严重,甚至挡住了消防通道,而安上地锁后,车辆停放规范多了。对于有居民质疑,居委会是否有权规划停车泊位进行收费,该工作人员称,收费的区域为柳行社区的范围内,并不是市政公用道路。而柳行社区不同于城市其他的居委会,该居委会是自收自支的。

该工作人员强调,因为车主停车占用了社区其他居民的公共空间,所以才对其进行收费,而这部分费用还是用于社区日常工作,比如支付保洁员费用、退休人员工资、道路建设等。采访中,有社区居民表示,社区居民并未见居委会公布款项收支明细和去向,也未见在该路段增加人员投入。就柳行社区居委会是否有权设置地锁收费,收费是否符合相关收费标准等问题,记者向天桥区停车办进行了反映。天桥停车办相关负责人表示,近期将对此处进行实地探访,待情况查明后再做答复。

锁在院内的天镜泉开放啦

在五龙潭公园开放时间,游客可自由赏泉

本报3月5日讯(记者 蒋龙龙 实习生 王伟 王宫钦) 近日,因所在区域被承包出去开饭店而一度不开放的五龙潭公园天镜泉(又名江家池)再次向游客敞开大门。五龙潭公园相关负责人表示,在公园开放时间内,每天都会打开大门让游客自由赏泉。据了解,天镜泉位列七十二名泉第33位,是五龙潭的第二大泉,因泉水水平明,日月星云倒影如天垂镜而得名。本报曾报道,天镜泉所在的区域被公

园承包出去开饭店,与其他泉池分割开来。居民王先生告诉记者,一段时间以来,由于饭店装修,泉池这个小门很少开,想看天镜泉只能趴在门缝向里看。五龙潭相关工作人员表示,将尽快协调,将天镜泉大门打开,方便游客赏泉。5日上午11时许,记者来到五龙潭公园南门西侧外,看到之前一直紧锁,隔绝天镜泉的小院西门已完全打开。记者从西门进入泉池,看到天镜泉就坐落于大门右

侧,泉水清澈见底。记者沿着院内走一圈,可以自由观赏泉水。饭店工作人员李先生也表示:“为了方便游客看泉,大门现在全天打开。”他还称天镜泉将会一直对外开放,游客可在公园正常开放时间(夏7时至19时,冬7时至18时)内随时进入小院赏泉。五龙潭公园相关工作人员介绍,经过与饭店经营者协调,天镜泉已重新开放,饭店将每天打开大门,“影响游客看泉的情况不会再生”。