

■新能源车之痛·续航

部分电动汽车虚标续航，实际里程缩水

有车主出门就有充电焦虑，维权面临举证难

每次要出远门，济南市民彭燕的心理压力都特别大，她要时刻注意电动汽车的耗电情况，害怕再一次突然“熄火”；当电量跌至30%时，东营车主张伟首要的事是找充电桩充电；出租车司机刘浩在电量不多的时候，超过百公里的单子就不敢接了……

电动汽车续航“虚标”的问题困扰着很多车主。有的车标称有400公里的续航，实际只能跑150公里，缩水超过一半，这突破了用户可承受的底线。类似的问题在各类投诉平台上屡见不鲜，用户们利用各种渠道来维权，普遍面临着举证困难的问题。

文/片 齐鲁晚报记者 时培磊
李岩松 实习生 赵一涵

新提的电动汽车 半路遭遇惊险“熄火”

第一次突然“熄火”，发生在提车当天。去年12月份，家住章丘的彭燕在济南匡山汽车大世界花4万多元购买了一辆雷丁芒果电动汽车，电池续航为185公里。提车当天，电量显示还能行驶150公里，彭燕自信地认为，回家的路只有60公里，这些电绝对够用了。半路上，她甚至因为天冷开了一会儿暖风，但看到电量下降得非常快，很快就关上了。彭燕计算着电量，小心往家的方向行驶，但意外还是出现了。在离家不到10公里的一座桥上，汽车当时显示还可以行驶27公里，却突然熄火了，“怎么启动也没用。”回忆起当晚的情形，彭燕现在还很后怕。“当时特别崩溃，来来往往的大货车非常多，感觉随时可能发生危险。”无奈之下，她叫了辆拖车，最终把车提回了家。

150公里的续航实际跑了50来公里，这次经历给彭燕造成了一定的心理阴影。开得多了她发现，车辆的续航几乎缩水一半，185公里实际上经常跑90公里左右。“现在稍微出点远门，心理压力都很大。”

“仪表盘显示的数据是不准的，实际续航只能靠经验去摸索。”东营新能源车主张伟感慨，商家宣传的续航里程跟实际续航有一定的差距。他的新能源车标称续航有520公里，但冬天只能跑300公里。

在张伟的车上，齐鲁晚报记者看到了仪表盘数据“打架”的情况。仪表盘显示，当天张伟开了空调，用14%的电量跑了36公里。按照该耗电量计算，100%的电量可跑257公里，剩余84%的电量还能跑220公里左右，但仪表盘上却显示，剩余电量可跑453公里。张伟称，因为续航水分较大，这辆车他只敢在市区当通勤车用。“电量到了30%左右心里就开始慌了，得赶紧找地方充电。”如果跑长途，他一般会选择开家里的汽油车。

新能源车的实际续航极大影响了车主的使用习惯，尤其是出租车司机。改换了新能源汽车后，出租车司机刘浩冬天把空调温度调至23℃，虽然有点凉但比较省电。遇到远程的活，他得先掂量掂量电量情况。“我一个同事之前去日照送一位顾客，400公里，来回路上充了5次电。充电时间可能都赶上路上时间了。”400公里的续航，他的车能跑270公里左右。出门时充满电，每天中午再利用吃饭时间充会儿电，基本能满足一天的运营。到了下午，他提前一小时收车，去给夜班的同伴充上电。刘浩说，有的司机换的新能源车续航缩水很严重，跑一个班需要充两三次电，花费三个来小时，很不划算。

十辆新能源车 四辆续航缩水一半多

类似的用车体验十分普遍，在齐鲁晚报记者咨询的十位新能源车用户中，他们坦言车辆的实际行驶里程均低于车辆所标识的续航，且只有一位车主表示，夏天的时候实际续航能够达到标称续航的



▲东营车主张伟称，新能源车仪表盘显示的续航经常不准，实际续航要靠经验把握。

►仪表盘显示，新提的车还有27公里的电量，却在半路“熄火”了。

80%以上。而大多数用户的实际续航在标称续航的70%以下。尤其是到了冬季，车辆续航均出现下降，有四位用户称实际续航连标称续航的一半都达不到，比如北京车主周先生买了辆续航400公里的新能源车，到了冬季只能跑到150公里。

续航“虚标”的问题突破了一些用户的接受底线，在各类投诉平台上，针对电动汽车续航的投诉屡见不鲜。在黑猫投诉平台，以“续航”为关键词搜索，共有3300多条投诉，其中绝大部分投诉跟电动汽车有关。其中有用户反映，在某租车平台上租了电动汽车，因续航不准确，致使其无法到达还车点，无奈支付了60元调度费。

中国消费者协会发布的《2020年全国消协组织受理投诉情况分析》显示，现阶段新能源汽车问题凸显，投诉的重灾区就包括续航里程“打折”，特别是气温较低时，电池电量下降太快，充电速度与宣传不符，另外，电池质量问题、动力消失问题、售后服务水平不高等也是常见的投诉点。

中国消费者协会提出，新能源汽车厂家要加强宣传和营销管理，如实告知消费者车辆实际续航里程、充电速度以及影响因

素等信息，建议有关政府部门加强对汽车销售领域变相加价、隐性收费、强制搭售、虚假宣传、车辆安全等消费者反映突出问题的监管。

据了解，在新能源汽车上市初期，为了迎合消费者看重续航的心理，部分厂家打出“最大续航”、“等速续航”等招牌。比如有厂家曾宣传“60km/h等速续航里程”，该数据是在特定实验条件下得出的最理想的数据，不具备实际参考意义。随着消费者的质疑声越来越大和整个行业越来越规范，等速续航和最大续航等宣传语退出了市场。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者探访了济南多家新能源汽车4S店了解到，目前绝大多数电动汽车标注的是NEDC综合工况续航里程。

在一家汽车4S店，记者在宣传册上看到，续航里程为520公里，但并未标注实际续航。一位工作人员称，夏天跑个400公里没问题，冬天能跑350—380公里。“我这是保守说的，不是忽悠你，我们家差不多打个七八折，别的品牌得按一半给它折。”

在欧拉汽车4S店，工作人员介绍一款401公里续航的车时说

道，该车冬天实际续航在270公里左右，“标的续航是实验数据，现实不可能达到，也没法证明，反正冬天能跑这些（270公里）。”

说起标注续航与实际续航有出入，多数4S店并不忌讳。不过，4S店介绍的实际续航和用户说的实际续航仍存在一定的出入。520公里续航的车实际上冬天也开不到工作人员所说的350—380公里，据用户实际反馈，该车实际续航只有300公里。

电池相关数据由厂家垄断 新能源车主举证难

新能源车的实际续航为何普遍低于标注续航，这跟我国现行的电动汽车续航测试标准有关。据了解，我国现用的续航测试方法是从2018年5月1日起实施的，即《电动汽车能量消耗率和续驶里程试验方法》，该试验方法采用的是NEDC循环工况测试标准。

具体来说，NEDC试验循环由4个市区循环和1个市郊循环程序组成，理论试验距离为11.022km，时间为19分40秒。市区工况由四个

有一定的抑制作用，对消费者而言也更具参考价值。

记者了解到，目前，WLTC工况测试标准相关政策在新能源车领域仅覆盖了油电混合动力车，对纯电动汽车尚未出台明确要求，很多纯电动汽车仍然沿用NEDC测试标准。“WLTC需要投入更多成本，得出的数据虽然更加客观，但是比前者‘缩水’，在广告上没有优势。”张孝荣表示。不过，有不少业内人士认为，电动汽车的新测试标准改换只是时间问题，从消费者端看，消费者对于新标准的需求非常迫切。

齐鲁晚报记者 时培磊
李岩松 实习生 赵一涵

延伸阅读

标准正迎来改变，WLTC标准将更接近真实续航

新能源汽车续航工况测试标准正迎来改变。2021年，我国发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。通知提出，2021年我国新能源汽车试验方法标准更新。从补贴标准详情来看，要将测试循环由现行的NEDC变成WLTC。

2021年2月20日，工业和信息化部组织制定的《乘用车燃料消耗量限值》强制性国家标准(GB 19578—2021)批准发布，自2021年7月1日起实施。实施后，新申请型式批准的车型需要按WLTC新标准执行。

该文件提出，2025年前，传统能源乘用车、插电式混合动力电

动乘用车的试验工况将由NEDC切换为WLTC，工况的改变将影响车辆综合燃料消耗量。

相较于NEDC工况，WLTC测试工况要更加严苛，分为低速、中速、高速与超高速四个循环，对应持续时间分别为589秒、433秒、455秒、323秒，对应最高车速分别为56.5km/h、76.6km/h、97.4km/h、131.3km/h，并且设置了停车、刹车、急加速等不同操作，也将车辆的滚动阻力、挡位、车重等因素都融入了测试中。

深度科技研究院院长张孝荣表示，WLTC工况续航标准下的续航数据更接近实际使用的数据，对于“虚标”数据的现象会

循环单元组成，在测试过程中最高车速50km/h，平均车速19km/h，共行驶4.052km。市郊工况测试共一个循环，平均车速62.6km/h，共行驶6.955km。NEDC工况多数时间处于匀速行驶状况，即使在加减速过程中，加速度也为恒定值。并且该测试是在20℃—30℃的室温下进行的，车辆的运行工况比较稳定，车辆能耗总体来说非常低。

山东交通学院汽车工程学院教授李伟表示，NEDC工况测试是在试验环境下进行的，测试过程中，关闭空调、大灯、加热座椅等所有负载，与用户实际使用习惯不一致。在实际使用过程中，电池容量大小、整车重量、外形尺寸、路况、胎压、环境温度以及用户驾驶习惯等都会影响实际续航。像夏天开空调，冬季开暖风，长时间高速行驶持续大功率放电，都会让电池能耗加剧消耗。“冬天温度降低，锂电池的活性下降，锂电子嵌入和析出的量就会相应减少，电池蓄电量降低，续航也会降低。”李伟表示。

深度科技研究院院长张孝荣则表示，NEDC标准下的数据比实际数据漂亮，“现在厂家都将这种实验室数据广而告之，已经成为一种营销套路，谁不虚标谁吃亏”。

正因为电动汽车实际续航受到电池、外部环境以及用户使用习惯等综合因素影响，一旦遇到续航大幅度缩水的情况，用户往往面临举证难的问题。济南的彭燕女士就续航一事曾多次找过4S店，也曾投诉到市场监管部门，她怀疑电池存在问题。市场监管部门称，电池没发现有质量问题，续航缩水是冬天的原因造成的。

近期，某品牌汽车的百余名用户也遭遇了维权举证难的情况。他们在参加了一次免费保养后，车辆续航都缩水了50公里，用户怀疑电池被“锁电”。据用户周先生介绍，此前该品牌汽车曾出现过多次自燃事故，“电池可能不存在质量缺陷，他们锁电不让充太满，是为了降低自燃率”。用户普遍认为，厂家是在用侵犯用户的权益来给自己买单。

在维护自身权益过程中，用户们反映，该车厂家仅仅让他们去4S店做检测，但从未公布电池检测的相关数据。用户委托第三方机构检测也遇到难题，一是检测费用高，二是厂家不配合。目前，周先生已经和其他170多名车主联合委托律师向厂家发出律师函，要求道歉和赔偿。“我们要求他们重视用户诉求，主动承担责任，但如今一个半月过去了，没有任何回应。”

根据中国消费者协会发布的《2021年全国消协组织受理投诉情况分析》，消费者举证难的问题在新能源汽车领域很常见。随着新能源汽车智能化提高，相关数据由厂家垄断，拒绝提供，发生争议。消费者协会称，商家要保障消费者数据知情权。汽车数据是消费维权的重要凭证，消费者有权知悉、查阅、获取与自己有关的、未经篡改的原始数据。

(应受访者要求，文中采访对象均为化名)



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑：于海霞 美编：继红 组版：晓静