

■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,想维权面临举证难

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。有的车号称有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

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)

■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

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



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