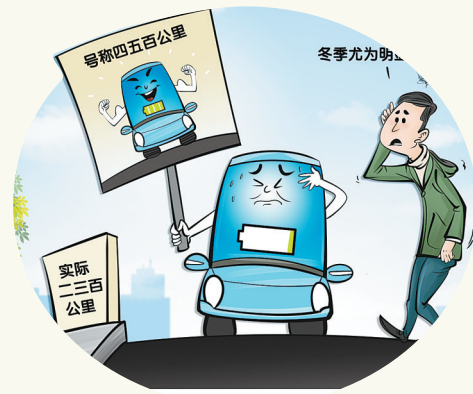


号称四五百公里,实际二三百公里

新能源汽车续航里程何时不再“雾里看花”?



“购车时厂家宣传续航里程是420公里,销售说最少也能开到350公里,但实际最多只能开到300公里。”2020年购买了一台新能源汽车的北京陈女士说,冬季的时候这个问题尤为明显,也就开200多公里,几乎是打了“五折”。

“新华视点”记者调查发现,不少新能源汽车厂商都打出了“超长续航”的广告,但消费者购车后发现续航里程往往会缩水,有的只有标称里程的一半,关于纯电新能源汽车续航里程打折问题的投诉早已屡见不鲜。



续航里程严重缩水 不少“打五折”“打七折”

2021年我国新能源汽车产业表现亮眼,产销双双突破350万辆,同比均增长16倍。在产销量突飞猛进的同时,汽车厂商宣传的续航里程也在不断增长,但普遍存在不实的问题。

2021年12月,有机构对41款新能源汽车在冬季严寒情况下的续航里程表现进行了测试,结果让人大跌眼镜。多款知名品牌汽车普遍存在50%左右的里程折扣,很多车辆续航里程不足标称的一半,有的甚至只能跑到标称续航

里程的30%到40%。

同济大学汽车安全技术研究所所长、汽车学院教授朱西产表示,测试虽然不一定十分严谨,但是新能源汽车低温表现差是不争的事实。

3月初,北京、天津、河北三地消协发布了电动汽车低温续航里程比较试验。北京市消协报告显示,所测试的10款样车,均存在低温“掉电”续航里程“打折”的情况,“里程焦虑”一直是阻碍消费者选购新能源车最大问题之一。

今年年初,中消协发布《2021年全国消协组织受理投诉情况分析》显示,随着新能源汽车的逐步推广和保有量不断增加,相关投诉逐渐增多。其中,续航里程缩水是消费者投诉主要问题之一,特别是冬季低温下续航折损快。

根据市场研究咨询机构君迪和懂车帝的用户调查显示,半数以上受访车主从未实际体验到厂家告知的续航里程。其中,纯电新能源车行驶里程低于官方公布的续航里程,续航估值不准确

和续航里程突然下降是车主产生焦虑的主要原因。

中消协公布的案例显示,2021年9月,湖北消费者张先生投诉,称其花费20万元购买了某品牌新能源汽车,销售人员推销时称充一次电续航能达到510公里,但实际使用时的续航里程只有300公里。

记者浏览各大汽车论坛发现,新能源汽车板块中,类似“真实续航里程到底有多少公里”的疑问最多。



宣传“理想化续航”成厂商普遍手法

为何车企宣传的续航里程和实际使用有如此大的差异?

专家指出,目前汽车厂商公布的续航里程普遍使用NEDC(新欧洲循环测试)或CLTC(中国轻型汽车行驶工况)等综合工况标准来测试。君迪中国区汽车产品事业部总监姜澎说,传统燃油车公布的综合工况油耗虽然和消费者实际体验也有所差距,但差距相比新能源汽车要小得多。按照现有标准,目前厂家公布的续航里程结果是

在相对理想的温度、驾驶习惯等条件下测试的,很难真实反映用户的实际体验。

记者调查发现,一些车企在宣传时往往使用的是理想条件下的续航里程。记者登录多家知名新能源汽车官方网站发现,各大网站对于车辆续航里程描述普遍“理想化”,比如,有的大幅展示现实综合工况续航里程1000公里,而在屏幕最下方很不起眼的小字中,解释了综合工况续航里程是采用

了尚未量产的电池包等附加条件。

在网络搜索发现,各大车企均在搜索页的显著位置打出了“超长续航”等吸引眼球的宣传语,但对于续航里程公里数的解释说明只用小字在边缘位置展示,让消费者不易察觉。

记者走访多家新能源汽车展示门店,销售顾问普遍按照理想续航里程或者略微打折的里程向顾客推荐产品。在记者反复追问下,一家知名新能源车

企的销售人员承认,目前该企业主打一款续航670公里的车型,实际夏天也就跑500多公里,冬天只有400多公里。“续航里程打折是普遍现象,因为测试时是理想状态,真实情况下肯定跑不到。”她说。

一位某知名品牌新能源车车主表示,自己2020年购车,车辆续航里程远不能达到厂家标称的里程,也到不了购车时销售人员宣称的实际能够行驶的里程。



让续航里程回归真实

北京市律师协会消费者权益法律专业委员会主任芦云认为,新能源汽车的续航里程是消费者选购车辆的重要考量因素,属于消费者知情权范畴,在宣传时厂商和经销商需要向消费者明确并以显著方式告知相关信息,如果采取虚构里程数或者误导消费者的方式,则涉嫌消费欺诈。

北京京师律师事务所律师许浩说,

从目前判例来看,由于新能源汽车是新生事物,对相关问题的解释存在差异,消费者维权难度较大。

朱西产说,续航里程是消费者购买的重要依据,也可以说是新能源汽车市场可持续发展的“命门”。让消费者了解实际使用公里数,是厂商的基本义务,也是保护消费者合法权益的底线。车企应如实宣传,同时也需要

各方合力,通过更新标准、丰富数据等多种方式,更科学地呈现这类新产品的特性。

“用户不可能对新能源车相关的磷酸铁锂、三元锂、工况标准等了解得非常清楚,当前的标准还可以进一步细化。”朱西产说,针对现有的里程测试,可以综合考虑地域、温度、道路情况等因素,划分不同的参考值。“可以按照不

同地区、不同季节,设定不同的里程参考数,公布上下阈值,让消费者清晰了解续航情况。”

“新能源汽车智能化程度很高,可以采用大数据统计,公布现有用户平均续航里程等方式,让续航里程回归真实,不再以虚标的形象出现在消费者面前。”姜澎说。

(新华社北京3月16日电)

