

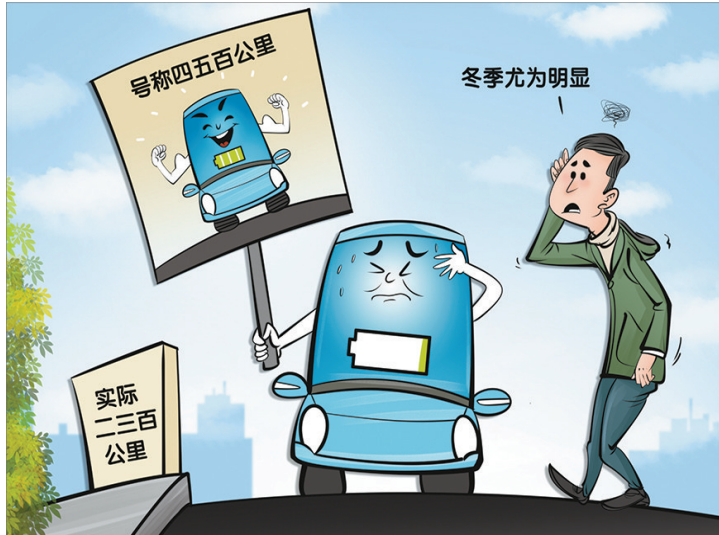
号称四五百公里,实际二三百公里

新能源汽车续航里程何时不再“雾里看花”?

□新华社“新华视点”记者 郭宇靖 吉宁

“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。



里程“折扣”

新华社 发 曹一作

续航里程严重缩水 不少“打五折”

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1.6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的最大问题之一。

今年年初,中国消费者协会发布《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。

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,可以采用大数据分析,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。

据新华社北京3月16日电

“奥密克戎的特点,要求防控措施更早、更快、更严、更实”
权威专家回应
近期疫情频发问题

进入3月以来,我国疫情发生频次明显增加,波及范围不断扩大,已波及28个省份。感染人数为何快速增长?如何从严从紧落实各项防控措施?国家卫生健康委疾控局副局长雷正龙、中国疾控中心流行病学首席专家吴尊友接受新华社记者采访,回应热点问题。

近期疫情为何频发?“新毒株要求我们进一步提高反应速度”

记者:国内疫情最新形势如何?

雷正龙:受全球第四波新冠肺炎疫情流行的影响,特别是我国周边国家和地区疫情水平快速上升,加之目前主要流行的奥密克戎变异株传播速度更快、隐匿性更强,近期我国境外输入压力不断增大,本土聚集性疫情呈现点多、面广、频发的特点。

目前,吉林、山东、上海、广东等地疫情还在发展中,部分地区疫情上升速度较快,辽宁、四川、湖北、江苏等地疫情已得到有效控制,内蒙古疫情处于收尾阶段。

专家综合研判认为,我国现行的“动态清零”总方针和一系列防控措施应对奥密克戎变异株疫情是行之有效的,但奥密克戎变异株传播更快、隐匿性更强的特点,要求我们的防控措施更早、更快、更严、更实。

吴尊友:引起全球第四波新冠肺炎疫情流行的主要是奥密克戎毒株,目前在我国流行的主要是BA.2亚型。奥密克戎毒株的传染性比德尔塔毒株要强,有研究显示,奥密克戎毒株BA.1的传播速度比德尔塔毒株快77%,BA.2的传播速度又比BA.1快66%。

也就是说,当前毒株的传播速度比我们在2021年、2020年遇到的毒株传播速度明显加快。如果还是按照之前的反应速度,就会跟不上疫情防控的需求,这就要求我们进一步提高反应速度。

何时实现社会面“清零”?“疫情应对处置工作正在有序、有力推进”

记者:主管部门目前开展了哪些疫情防控工作?我们能否在短时间内把这轮疫情控制住?

雷正龙:党中央、国务院高度重视新冠肺炎疫情防控工作。国务院联防联控机制综合组迅速派出国家工作组,赴内蒙古、云南、辽宁、吉林、黑龙江、山东、广东等省份指导疫情处置工作,会同当地共同分析研判疫情形势,研究疫情防控措施,每日开展督查检查,及时提出问题和意见建议,督促地方整改落实。

吴尊友:奥密克戎毒株有其新特点,加上我国已有相当比例的人群接种了疫苗,导致较多感染者没有症状或感受不到症状,仍然在社会上活动并造成更为广泛的疫情扩散。这是我们在本轮疫情中面临的一个巨大挑战。

下一步重点工作是什么?“继续强化常态化防控”

记者:下一步,疫情防控的重点工作是什么?

雷正龙:下一步将继续强化常态化防控。一是严格口岸和边境地区防控,坚持人、物、环境同防,突出人员闭环管理。二是加强重点场所常态化防控,督促学校、养老院等人员密集场所和单位压实责任,强化日常监测和防控要求。三是发挥医疗机构等“哨点”作用,严格落实预检分诊和首诊负责制,加强药店、诊所、教育机构、农贸市场等场所服务人员健康监测,完善多点触发预警机制。推广“抗原筛查、核酸诊断”监测模式,提高发现及时性。

吴尊友:未来随着全球第四波疫情的缓解以及我们周边国家和地区疫情的逐渐控制,预计外防输入的压力也会随之减轻。但我们不能完全这么去指望,还是要立足自身,把各项防控措施落实到位。

据新华社北京3月16日电