



# 厂家标称数值挺高,实际续航里程大幅缩水 电动汽车最大续航里程 为何跑不到?

一场关于电动车续航里程的指标参考标准引发热议。汽车之家创始人、车和家CEO李想在微博上发表了一段话,“看到国内不少有头有脸的汽车品牌,推广电动车的时候还在用60等速宣传自己的续航里程,甚至直接把这样的虚假续航里程数字贴在车屁股上。”言外之意很明显,那就是直指国内一众新能源车企“60kmh等速续航里程”水分太大。

其实,电动汽车续航里程远达不到宣传数值,早已不是什么新鲜话题。那么,厂家在宣传中说的“最大续航里程”是以怎样的标准制定的?究竟有没有混淆视听、夸大宣传的嫌疑?这个续航里程能否作为购买新能源车的参考?



## 最大续航里程要求苛刻 日常行车难达到

3月20日,记者来到某自主品牌的4S店中,销售人员正在向一位前来看车的顾客介绍一款纯电动车:“现在的续航里程都在300公里以上,完全不用担心。”当顾客一再表示担心续航里程时,销售人员指了指车辆的尾部:“这是厂家贴上的数值,续航里程达到360公里。”顺着销售人员所指的方向,记者注意到这款车的尾部贴有“360”的字样。“这个续航里程都是经过专业测试的,厂家在造车的时候就贴在尾部了,这是理想状况下的最大续航里程。”该销售人员继续说道。

这名销售人员所说的“理想状态下的里程数”,就是“60km/h等速续航里程”。据了解,大部分新能源厂家在售卖新能源车时,都会宣传车型的最大续航里程,这个数值是以60km/h行驶得到的续航里程数据,因此被称为“60km/h等速续航里程”。为何被销售人员说是“理想状态”?这是因为车辆在测试中要关闭所有电气设备,这意味着测试过程中,车辆会关闭大灯、空调、收音机等所有耗电设备,除此之外,车辆始终保持60km/h的匀速前进。如此苛刻的行车状态确实堪称“理想”。

这样的“理想状态”在日常行车中是很难达到的。我们知道,在日常行车时,人们很难不使用任何一样车载耗电设备,同样也很难始终维持匀速,加速与刹车都难以避免。如此看来,这样的数据在日常行车中,参考性并不大。然而,“60km/h等速续航里程”,却频繁地出现在新能源汽车的宣传中,当下大部分在售的新能源汽车在配置一栏都有“60km/h等速续航里程”的字样。甚至很多车企都将这个“理论上”的数据标注到醒目的位置上。例如,传祺GE3 530,其命名方式中的“530”,代表的就是其最大续航里程,530公里的超长续航也在其宣传中反复出现,而这一数值正是其“60km/h等速续航”的最大续航里程。这样的命名方式并不少见,记者调查发现,很多新能源车在命名时,都将“60km/h等速续航”的最大续航里程作为参考,取了相近的整数,例如北汽EX360、众泰Z500E等。

## 为2020年自动驾驶 日本修订道路法规

为了推动自动驾驶汽车的普及,从制度建设的高度确保自动驾驶汽车的安全性,近日,日本政府在内阁会议上通过了《道路运输车辆法》修正案,对这部法律进行了部分修订。

目前,在日本国内,各大汽车车企和大学等研究机构在自动驾驶汽车相关的设计和研发方面竞相加速。日本国土交通省指出,以2020年的东京奥林匹克运动会为时间节点,各大企业和组织希望能实现高速公路上的自动驾驶,在人口稀少地区开启无人驾驶车辆运送服务等,但在日本现行的法律条款下,自动驾驶还无法成为现实。另外,随着汽车电子化、自动化程度进一步提升,自动刹车等先进技术在越来越多的车辆上得到快速普及,且可进行车辆间、车辆与基础设施间通信,通过软件更新更改汽车性能也具备了更多可行性。

(张冬梅)  
据《中国汽车报》

除了“60km/h等速续航里程”,新能源车在售卖时还会公布NEDC标准下的续航里程。NEDC标准是欧洲制定的汽车能耗测试标准,目前是工信部测试汽车能耗的主要依据。在NEDC标准下,各新能源车的最大续航里程直线下降。如上文提到的传祺GE3 530,其“60km/h等速续航里程”为530km,而NEDC标准下其最大续航里程仅为410km。

不过这一数值真的准确吗?也不尽然,从投诉网站关于新能源车续航里程的投诉来看,不少车主反映,抛开“60km/h等速续航里程”,即使是NEDC标准下的续航里程与实际续航里程仍有很大差距,有车主表示自己的车工况(NEDC标准)下标注的续航里程为310公里,实际行驶中仅有200公里左右,二者相差100多公里。

此外,曾有媒体报道,河北保定的滴滴司机曾集体投诉长城C30EV车型的



## NEDC标准续航里程 也达不到但更具参考价值

冬季续航里程严重不达标,根据长城新能源C30EV的车型资料显示,其NEDC标准下续航里程270公里,但冬季实际运营里程约为120公里。

“知道新能源车有‘等速续航里程’这个说法,买车的时候就仔细咨询过销售人员,当时告诉我一个工况下的续航里程,比广告上说的少一点,不过也能接受。谁知道实际开了一段时间后,发现续航里程也达不到。”新能源车主张先生说道。

张先生所说的“工况下续航里程”,就是NEDC续航里程。为何这一里程数在实际驾驶中也达不到?对此,记者咨询了相关业内人士。“NEDC标准测试也有一定的缺陷,比如测试过程时间短、里程少等问题。此外,车主在实际驾驶中,

所面临的环境比NEDC工况更为复杂,因此,实际续航里程要比NEDC标准下的续航里程更短。”一位新能源车4S店的工作人员说道。

不过,相比等速续航里程,NEDC标准下的续航里程,对消费者购车的参考价值更大。

业内人士表示,NEDC标准与实际使用续航里程差距较小,不太容易对消费者造成误导,一定程度上避免出现错误评估续航能力、车辆参数不明等问题,在实际用车时,车主也更容易估算出行范围,便于合理安排行程。此外,目前的新能源汽车补贴政策,是以NEDC续航里程来作为续航里程的判定依据,在实际购车时,这一数值让消费者更明确究竟补贴有多少。



## 虽与实际续航里程 有差距但两项数据并未造假

看到这里有人不禁要问,既然车企标注的这两种续航里程在实际行车中都达不到,那么,车企涉嫌夸大宣传、误导消费者吗?其实并不是这样,这两项数据都有相关的规定作为支撑。

据国家标准化委员会2017年10月14日发布的《电动汽车能量消耗率和续驶里程实验方法》规定,最大设计总质量不超过3500kg的电动汽车续驶里程测试方法,分为工况法和等速法两种。其中等速法的测试要求,就是在20到30摄氏度的室内环境下,进行(60±2 km/h)的等速实验,其对应的测试结果即为目前厂家宣称的60km等速续航里程。

所以严格意义上讲,大多数新能源厂商在续航里程上并没有造假,而是在国标委的规定下,通过了正规测试的。如果非要说不合理的话,那也只能说是厂家在宣传上避重就轻,将更好看的数据摆在了显眼的

位置。业内人士表示,无论哪种标准下的续航里程,都很难跟实际情况相提并论,就像工信部的油耗测试一样,只能当做一个参考值,并没有太大的实际意义。而对于纯电动车来说,影响续航的因素则是更多,比如北方的消费者在冬季用车时,续航里程会有明显的削减。

“即便是综合工况续航里程,其实也只是是一个理论上的数字。”一位出租车司机说。他们所在的司机群里,时常会交流车况、工作等各种信息,虽然大家使用的都是同一款车型,但一次充电,每个人行驶的公里数大不相同。在相同的电池、生产技术等条件下,驾车习惯、车辆里程数等都成了影响实际里程的原因。



## 更完善的测试标准 即将出台消费者购车更明了

新能源车续航里程的测试是复杂的,以上两种方式都存在一定的缺陷,难道没有更符合实际情况的测试方法吗?

据了解,随着国内新能源产业的成熟,中国汽车研究技术中心已经通过41个代表性城市,建立包括传统乘用车、轻型商用车和新能源汽车在内的2832的信息采集车队,收集了约3278万公里的车辆运动特征、动力特征和环境特征数据,并在此基础上编制了CLTC中国工况(ChinaLight-duty vehicle Test Cycle)。

据相关人士透露,该标准将在2022年至2023年开始实行。届时,CLTC标准将会更加准确,消费者购买电动汽车时看到的续航里程也更具参考价值。

业内人士表示,目前,大多数消费者对新能源汽车的接受度不高,造成这一现象的原因是多方面的,不光是由于其过短的续航里程,还与充电设施、充电时长等因素息息相关。

厂商为了实现销量,将普通消费者无法实现的60km/h等速续航里程作为卖点,一定程度上影响了消费者的判断。在宣传和销售过程中,厂商应该将等速巡航最大续航里程、NEDC标准续航里程和实际续航里程之间的差距,明确告知消费者,让消费者在充分了解真实情况的前提下作出选择,为消费者营造一个清晰、透明的购车环境。

(柴旭晖)  
据《山西晚报》

