

□记者 王辰阳 王鹤 上海报道

中国汽车工业协会统计数据示,2022年我国新能源汽车全年销量超680万辆,市场占有率提升至25.6%,2023年前两个月的市场占有率也达到了25.7%,逐步进入全面市场化拓展期。在此背景下,消费者选购新能源汽车时有哪些主要考虑因素?近日,《经济参考报》记者就此走访了多位新能源汽车车主。

刚刚订购了一辆新能源汽车的马先生表示,选购新车时已经不再过多考虑新能源汽车或燃油车的分类,而是更多看重性价比,新能源汽车充电补能比加油更划算,智能化水平更高,成为他选购新能源汽车的关键因素。

另一位已经驾驶比亚迪新能源汽车三年的车主唐先生表示,刚购买新能源汽车时有很明显的里程焦虑,生怕电池续航能力不足,使用后这种顾虑逐渐消失了。首先,在市内通勤时,使用家里安装的固定充电桩进行补电已经够用;其次,在办公楼、商场、公园等地的公共停车场内,如今带有充电桩的停车位越来越多,充电时的体验也不错。

上海的刘女士是一位特斯拉Model 3长续航版的车主,平时用车主要拥有用于日常通勤。她告诉记者,即使拥有600公里的续航里程也依然会焦虑,每当续航剩下100公里左右时,就必须想办法寻找充电桩,“我觉得快充桩数量目前还远远不够,偶尔在长三角区域内跑一次长途,会发现一些城市的充电桩数量明显偏少,导致充电不够便捷。”

记者采访发现,随着电池技术的快速迭代,新能源汽车车主原本对电池续航里程的焦虑正在降低,但对补能体验的要求越来越高。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟统计数据显示,在新能源汽车目前的补电模式中,充电桩(站)是主流模式。截至2月末,全国充电基础设施累计数量为558.8万台,同比增长95.1%。其中,公共充电桩186.9万台,私人充电桩371.9万台。从数量上看,尽管充电桩比已提升至1:2.5,但充换电基础设施的布局尚不均衡,用户补能焦虑尚未得到根本解决,尤其是节假日长途出行时经常会遇到“一桩难求”的情况。

安信证券报告称,目前国内常见的普通快充设备充电时间仍需要40分钟左右,而快充则需要8小时左右。目前,新能源汽车厂商正在纷纷布局充电更快的、大功率充电方案,将有效解决新能源汽车车主的充电焦虑问题。

此外,一些车企在充电桩补能之外,开启的换电补能模式也逐渐被消费者接受并使用。蔚来车主陈女士认为,换电确实很方便,2023年春节期间,全家从上海开到海南,2000多公里路程全靠换电,每次换电只需要不到10分钟的时间,“旁边的车在排队等待充电桩,而我们已经换好电开走了”。不过,目前换电站数量还不够多,特别是开长途时会遇到很多换电站不在服务区内的情况,需要下高速才能找到换电站。此外,有时换电站也会出现排队现象,最长的一次等了40分钟才换上电,但总体来说比排队等充电桩要快了不少。

《国家发展改革委等部门关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》指出,到“十四五”末,我国电动汽车充电保障能力将进一步提升,形成适度超前、布局均衡、智能高效的充电基础设施体系,能够满足超过2000万辆电动汽车的充电需求。

“我能感受到,新能源汽车的补能体验是越来越好的,开新能源车的人越来越多,会推动市场对补能设施需求的增多,从而推动供给增加,这是一个相互促进的作用过程。”车主唐先生对记者说。

有了之前的经验,2022年再次换车时,前后只花了不到一个月时间,选车标准和五年前差不多:性价比高,安全性好,保值不拉胯。说实话,此前曾试驾过特斯拉几款车,颜值、软件流畅性、智能功能等,都让人十分心动,但总还是觉得电动车首先还是“车”,去掉智能驾驶等“过剩”功能和配置后,特斯拉的品牌溢价还是太高。

经过几轮比较,比亚迪海豚最终进入了视野。没想到,一试驾就有一种一见倾心的感觉。海豚是比亚迪纯电平台上的第一款车型,整体操控感的强源于几年前“油改电”的元EV,且外观内饰用料、做工都有改观。同时,车轴距等指标和元EV相差不大,但车内空间明显大了不少,舒适性提升显著,起步、停车时的电

流噪声也消失无踪。

最打动我的是比亚迪对老车主颇为“友好”的换购政策。4S店大致查看了一下“小蓝”的车况,对这辆车开了快4年,行驶了4万公里 of 元EV 车型的购价约为6万元。这一价格,大大出乎我的意料。此前,我在其他品牌新能源车的4S店也询过价,给出的二手换购价多在3万元至4.5万元左右。也就是说,定价10万多的海豚首次换车型,我只要再掏5万多一点(含保险价格)就能到手,而且续航里程比“小蓝”多了100公里,技术平台也提升了一个层次。

如今,再过几天,海豚到家就要满一年了。让我高兴的是,这辆海豚经历了四时酷暑严寒的考验,原先元EV身上的各种小问题,这一年来都没有出现,加上开车、停车都很省事,以至于现在有事都开海豚,而很少碰家里的那辆油车了。一年的时间,海豚的行驶里程达到了2万公里,女儿戏称,这辆海豚都快成了老爹的“小粉宠”。

现在,每天开着海豚,看着路上不同品牌的新能源车越来越多,便时不时生出一些感慨:新能源车时代真的来了,这是大势所趋;同时,国产品牌这几年越来越争气,以可见的速度在进步,真心希望它们越来越好。



□王小波

本人中年男,妥妥老司机一枚——2005年,刚拿到驾照就买了一辆燃油车,到现在算起来已有18年驾龄,其中电动车开了差不多5年。

2018年,我入手了第一台电动车,当时家里已有一辆燃油车,买它的目的主要有两个:一是换号,二是限行日开。因此,选车的首要标准是,性价比好,10万元左右最好,因为电动车技术进步太快,价格高的车贬值起来让人“肉疼”。

经过前后半年的对比,最后选定了一款比亚迪元EV的次顶配版,裸车价9万多。这款车各种配置基本齐全,只比顶配版少了座椅加热等不太紧要的功能,续航达到了305公里,车后屁股上挂了个“小书包”(备胎),看上去很帅气,颜色选了蓝色,没想到挺得女儿欢心,当即给小车起了个“小蓝”的小名。

开了几年后,总体上觉得对得起9万多的价格,但开着开着,越往后就越有爱恨交加、喜忧参半之感。

简单说来,和油车相比,“小蓝”优势明显:启动快,没有发动机噪音,最重要的是,省钱,一公里电费不到一毛,一次保养只有二三百。还有,家里装了充电桩,下班到家晚上充电,第二天一早就能开车上班,别提有多方便。

但缺点同样也有。首先,车的做工比较糙,无论是外饰还是内饰,材质较为廉价,且拼缝较大,其次,舒适性较为欠缺,我们一家三口头都不小,但车内空间不大,有点伸展不开;还有,车在起步和停车时会有比较大的电流声,密封性也不好,两三年后,风噪和路噪越来越大。

如果说,上述几个问题,作为老司机多少还能克服,但“小蓝”下面的几个缺点,就让人不太忍接受了。

从开电动车第一年冬天开始,“小蓝”就开始“耍小性子”,掉电快,充电慢,遥控钥匙打不开车门……有一次,甚至出现了“EV功能受限”的提示,但车子还能开动。打电话问客服,说能开就没什么事,如不放心就到4S店看一下软件。当时听客服那么说,也就没放心。但后来,“EV功能受限”每年冬天都会“光顾”——比如气温降到零下几度时,“小蓝”可能会“闹罢工”,明明前一天晚上还有一半多的电,第二天一早车辆却启动不了,过会儿重新启动几次,又正常了……把“小蓝”送进4S店检修,一通操作下来,问题并没有根除。不过,4S店的服务态度和耐心还不错。

上述种种问题出现的次数并不多,“趴窝”动不了的情况更少。不过,终于有一年冬天,早上刚充完电的车开到单位,停在地下车库后却显示电量为零,折腾半天,终于把“小蓝”从车库弄了出来。望着救援车远去的背影,老司机心中对“小蓝”纵有万般不舍,还是暗暗下了决心,再见了“电驴”!

有了之前的经验,2022年再次换车时,前后只花了不到一个月时间,选车标准和五年前差不多:性价比高,安全性好,保值不拉胯。说实话,此前曾试驾过特斯拉几款车,颜值、软件流畅性、智能功能等,都让人十分心动,但总还是觉得电动车首先还是“车”,去掉智能驾驶等“过剩”功能和配置后,特斯拉的品牌溢价还是太高。

经过几轮比较,比亚迪海豚最终进入了视野。没想到,一试驾就有一种一见倾心的感觉。海豚是比亚迪纯电平台上的第一款车型,整体操控感的强源于几年前“油改电”的元EV,且外观内饰用料、做工都有改观。同时,车轴距等指标和元EV相差不大,但车内空间明显大了不少,舒适性提升显著,起步、停车时的电

流噪声也消失无踪。

最打动我的是比亚迪对老车主颇为“友好”的换购政策。4S店大致查看了一下“小蓝”的车况,对这辆车开了快4年,行驶了4万公里 of 元EV 车型的购价约为6万元。这一价格,大大出乎我的意料。此前,我在其他品牌新能源车的4S店也询过价,给出的二手换购价多在3万元至4.5万元左右。也就是说,定价10万多的海豚首次换车型,我只要再掏5万多一点(含保险价格)就能到手,而且续航里程比“小蓝”多了100公里,技术平台也提升了一个层次。

如今,再过几天,海豚到家就要满一年了。让我高兴的是,这辆海豚经历了四时酷暑严寒的考验,原先元EV身上的各种小问题,这一年来都没有出现,加上开车、停车都很省事,以至于现在有事都开海豚,而很少碰家里的那辆油车了。一年的时间,海豚的行驶里程达到了2万公里,女儿戏称,这辆海豚都快成了老爹的“小粉宠”。

现在,每天开着海豚,看着路上不同品牌的新能源车越来越多,便时不时生出一些感慨:新能源车时代真的来了,这是大势所趋;同时,国产品牌这几年越来越争气,以可见的速度在进步,真心希望它们越来越好。

老司机两次选购比亚迪

编者按

靓丽的颜值、智能的配置、优越的性能,让越来越多的消费者选择了新能源汽车,而新能源汽车的消费体验也成为汽车市场关注的焦点。新能源汽车的快速发展与消费体验显示出越来越强的正相关关系,消费体验的真实反馈对新能源汽车产业的发展也很重要,而不断优化的消费体验必将成为新能源汽车产业快速发展的动力。

□傅勇

转眼间,我的比亚迪元PLUS提车都快一年了,在这近一年的时间里,元PLUS给了我和传统燃油车不一样的用车体验。

首先,与燃油车不同,电动汽车在输出转矩时,不必等待发动机与变速箱的动力输出延迟,可以瞬间输出最大转矩,从而带来了更好的加速性能。以元PLUS为例,在SPORT(运动)模式下,电动机的响应来得更加直接,起步相当迅猛,动力性能得到了完全释放。即使在ECO(经济)模式下,元PLUS的加速能力依旧强劲。不过,当时时速在100公里以上时,则会有一些顿挫。

除了动力强劲之外,元PLUS的操控体验也非常不错,它的方向盘转向非常轻盈、顺畅,并且指向精准,即便是新手或者女性司机都很容易上手。另外,元PLUS的底盘悬架采用的是前麦弗逊式独立悬架+后多连杆式独立悬架的组合,相比很多同级别车型采用的后扭力梁悬架,能给驾驶员更好的路面信息反馈。

得益于车联网技术的应用,电动汽车的日常使用更加便捷。元PLUS搭载了比亚迪的DiLink4.0智能网联系统,支持语音和远程控制等功能,通过手机APP就可以控制车上的空调、座椅、车窗、解锁、闭锁等。按照产品说明,元PLUS还配备了多项驾驶辅助功能,能够实现L2级别的自动驾驶。但出于安全考虑,这些功能一直没有使用过。

电动汽车最显而易见优势便是用车费用低。自从装上车充电桩后,这辆元PLUS从20%的电量到充满电只需30元,即使是公共充电桩充电,也只要花了80元,这比燃油车加油可经济多了。最重要的是,电动汽车的保养费用十分低廉且保养周期比燃油车更长。

和传统燃油车相比,电动汽车已不再只是单一的代步工具。元PLUS上配备了不错的影音硬件,可以在车上看电影、听音乐、听卡拉OK,甚至可以连上手柄和好朋友一起打游戏。由于支持VTOL移动电站功能,元PLUS还能让整车变成一个超大的“充电宝”,解锁更多的生活场景。

当然,新能源汽车在带来诸多“快乐”的同时,一些痛点也让人无法释怀。通过近一年的使用,发现电动汽车的剩余续航里程永远摸不透。出于多方面考虑,我选择的是元PLUS续航里程510公里的标配版。平时在市区开时,使用家用充电桩(慢充)充电,实际续航可以接近500公里,但使用公共充电桩(快充)充电时,实际续航只有410公里左右,而在高速行驶时,实际续航只有350公里。

此外,冬天气温低是纯电动汽车续航最大的软肋,锂电池受低温影响较为严重,直接影响其化学反应性能,不仅续航能力下降,放电电流也受到较大的限制,这是目前技术无法完美解决的问题。

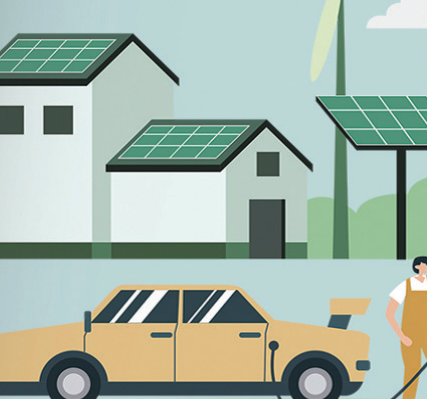
另外一个挑战则来自于充电。因为需要准备的材料比较多,物业的要求又很严格,在提车后的半年时间里,我都是通过公共充电桩充电的,但找公共充电桩却是个“费心、费力、费时”的话。

平时走在大街上,感觉公共充电桩挺多,实际找起来差别却很大,有的充电桩上面要提示不兼容、不匹配,要么完全没有反应,有的充电桩被个别燃油车占用,而像商场、写字楼密集的地方,充电排队是常有的事,能用的又离得比较远,且还可能需要支付不菲的停车费。好在半年后终于装上了家用充电桩,不仅费用更低了,也省心了不少。

在跨城市用车过程中,纯电动新能源汽车车主不仅需要规划好行车路线,以避免在目的地或者行车途中遭遇无桩可用的情况,不时出现的“坏桩”更是让新能源汽车的远途出行有如“开盲盒”,记者就曾在一些高速公路服务区遇到过软件显示有桩但实际充电桩无法使用的窘况。

记者发现,新能源汽车在用车过程中有被区别对待的情况出现。在太原市的一些医院以及人流量大的区域有不少便民停车场,但一些便民停车场的运营方以消防要求高为由,拒绝新能源汽车进入。

此外,在一些停车位紧张的区域,经常出现充电桩车位被燃油车占用的情况,原因是部分燃油车车主并不认可充电桩车位是新能源汽车车的专属车位。比如,在太原市丽华大酒店的小鹏超充站,经常就能看到有燃油车占用充电桩车位,并且地锁遭到暴力破坏。



电动汽车『痛并快乐着』



□记者 王玟玉 太原报道

记者于2020年购置了一台小鹏P7型轿车,经过近三年,2万多公里的驾车体验,感受到了新能源汽车使用的便利性,同时也认识到其仍存在有待解决的难题。

舒适且流畅的驾驶体验以及车机系统赋予了司乘人员不一样的驾乘感受。与传统燃油车相比,新能源汽车在驾驶方面最大的感受就是响应快,没有顿挫感。对于部分新能源汽车驾驶人来说,会有“不会再开油车”的想法,原因是相比于燃油车,新能源汽车的驾驶更顺畅,动力反应也更加及时。

不仅如此,新能源汽车的车载娱乐系统也让驾驶过程变得更加轻松。以记者驾驶的蔚来ET7为例,车辆语音功能能够实现包括导航、电话、车辆控制方面的所有功能,从而在驾驶过程中代替了双手,极大地提高了安全系数;而车辆大屏以及内置的音乐、视频、游戏等软件则丰富了驾车体验,每月5C的流量足以满足日常在车内听歌、视频等娱乐需求,“把一台平板电脑装上车”的感觉让驾驶过程不再枯燥。

省钱是新能源汽车的一大亮点。以记者驾驶的这款新能源汽车为例,全年综合电耗为每百公里20度电左右,相当于一公里成本不到0.2元,远低于同级别燃油车的使用成本。而在车辆保养方面,新能源汽车需要保养、更换的日常零部件均少于燃油车。值得一提的是,虽然新能源汽车在保险政策方面有所调整,但从记者自身的感受看,保险费用之前相比并未发生明显变化。

然而作为新生事物,新能源汽车的使用也存在诸多痛点。续航焦虑并没有随着充电桩的增多而消失。太原是较早普及新能源出租车的城市,公共充电桩在城市里随处可见,但数量庞大的充电桩并不能完全消除续航焦虑。以记者驾驶的小鹏P7为例,当表显续航不足200公里时就需要妥善安排后续行程,比如前几天有较远路程的外出计划,近期是否有降温天气影响续航等,相比于燃油车,新能源汽车的续航能力显得很脆弱,因而驾驶纯电动新能源汽车几乎不会有“说走就走”的旅程。

而在跨城市用车过程中,纯电动新能源汽车车主不仅需要规划好行车路线,以避免在目的地或者行车途中遭遇无桩可用的情况,不时出现的“坏桩”更是让新能源汽车的远途出行有如“开盲盒”,记者就曾在一些高速公路服务区遇到过软件显示有桩但实际充电桩无法使用的窘况。

记者发现,新能源汽车在用车过程中有被区别对待的情况出现。在太原市的一些医院以及人流量大的区域有不少便民停车场,但一些便民停车场的运营方以消防要求高为由,拒绝新能源汽车进入。

此外,在一些停车位紧张的区域,经常出现充电桩车位被燃油车占用的情况,原因是部分燃油车车主并不认可充电桩车位是新能源汽车车的专属车位。比如,在太原市丽华大酒店的小鹏超充站,经常就能看到有燃油车占用充电桩车位,并且地锁遭到暴力破坏。

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。

□程欢欢

为了选一款适合的新能源汽车,我试驾了奥迪、奔驰、宝马、雷克萨斯、大众、特斯拉等国际品牌,也试驾了比亚迪、理想、小鹏等国内品牌。经过一段时间的综合比较,最后选择了蔚来ES8。

之所以选择它,是因为蔚来ES8打动了我。蔚来ES8有着流畅的线条,车身虽大却显得很灵动;内饰则以简洁低调的色彩为主,配以高端舒适的材质,非常适合当下年轻人的“调性”。

即便是一辆SUV,蔚来ES8驾驶起来的舒适度也堪比轿车,它的座椅设计很独特,平稳驾驶时感觉宽大柔和;加速时则有适度支撑;若颠簸路段,两侧护翼又能提供很强的包裹感。另外,不同于燃油车换挡时的顿挫感,蔚来ES8的起步很快,加速时有强劲的推背感,其搭载的空气悬挂,极大地减轻了颠簸,且挂速路弯等带来的颠簸,增加了行驶时的平稳性,使得蔚来ES8在各种路况上,都能给驾乘者舒适的感受。

便捷的人机交互是我选择蔚来ES8的一大因素。蔚来将它的人工智能起名名为Nomi,它的外形呆萌可爱,可以进行人机交互对话,具有强大的学习和语音指令识别功能,能根据不同状况做出相对应的响应,也会随着对话人的位置做出转向,这为蔚来ES8增添了几分灵性,让其成为一辆有温度有情感的车辆。

硬件条件够“硬核”后,蔚来的软件同样让人感到物超所值。

蔚来为首任车主提供了车辆终身质保服务,而且2020年之前购买蔚来车主,可享受无限次终身免费换电服务,即使是2020年后购买蔚来的车主,也可享受每月4次至6次的免费换电服务。

很多新能源汽车车主对电池质保期过后,如何更换新电池以及新电池的费用表示担心。不过,蔚来车主则完全没有这方面的后顾之忧。蔚来采用的是换电模式,每一块电池都是经过检测的“新”电池,且永久免费更换。不仅如此,蔚来车主还能享受电池升级换代的福利。例如,蔚来在2021年就将蔚来原装备的70度电池升级为75度电池,而老车主在蔚来换电站换电时,同样也有换到75度电池的机会。

对于电车车主来说,最大的困惑就是长途旅行时充电速度太慢,但蔚来在高速公路布局了大量的换电站,车主只需要5分钟便可更换新的电池,免除了充电桩排队以及充电时间过长的窘境。

不仅如此,蔚来还给车主提供了很多增值服务,只需花费不多的年费,便可换取年检代办、洗车、划痕维修、维保代步车、上门补胎等N项服务。而当年未使用的年费,还可以以积分形式退还。

除此之外,蔚来还为主们打造了一个专属的社交场所——蔚来NIO牛屋。这里既是车主们可以享受日常休闲的地方,也是各种活动汇集的场所。蔚来会根据不同季节和不同节日,为车主们推出专属的互动活动。

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。

蔚来温度温暖新能源车

□记者 印朋 深圳报道

记者是一名插电混动版新能源汽车车主。前些年,在深圳号牌竞拍价格高峰期,记者以几乎“零成本”上牌的方式成为一名绿牌“粤B”车主。

插电混动版车型也许是很多燃油车爱好者“最后的倔强”。在国内部分一二线城市,要想取得燃油小汽车号牌,要么需要摇号,要么需要竞拍。假如摇号不中号,也不想花费高昂的竞拍成本,那么购买插电混动车就是最好的选择。

先来说说插电混动版车型的好处。一是购买价格与燃油车版本差距不大,大部分车企推出的插电混动版车型都是成熟车型“油改电”而来的,研发成本已在前期被摊销掉了,只需在动力电池总成中配备电机,在老车型的油箱位置或者后备厢位置放一块动力电池,就能将成熟的燃油车型改为插电混动版车型。

二是消费者的“试错成本”小。成熟车型经历前期漫长的研发周期,中期市场反馈和后期的多版本改款后,在动力总成、底盘素质、外观内饰等方面,都已臻于完善,因此“油改电”是对成熟车型的“增强”而非“X因素”。

三是插电混动版新能源汽车车主的“续航焦虑”较低。近年来推出的纯电动汽车的续航里程往往比纯燃油车的续航里程长,动辄600公里以上,有的甚至达到了1000公里。很多纯电新能源汽车车主的“续航焦虑”并不来源于电池续航里程的长短,而是下一个充电桩在哪里的不确定性。

再说来说插电混动车型的缺点。一是电池续航里程短,发电功率弱。目前市场上在售的插电混动型、纯电续航里程大部分在50公里至100公里之间,这是“油改电”车型的底盘特点决定的,因为没有更大空间安装更大容量的电池。如果车主想要实现“油电混合”,就必须频繁充电,否则当长距离往返通勤时,“亏电”工况下的动力表现、油耗表现、车内噪音等行驶品质会有一定折扣。

二是保值率不如纯燃油版本。我国的私家车保值率不只涉及市场保有量、零配件价格等客观因素,还有多年来形成的市场偏好乃至市场偏见。插电混动型的新车比其燃油车版本贵,但二手车的价格往往低于其燃油车版本。很多车企推出的“电池质保”政策,更多服务于首任车主,对二手车车主并不友好,这成为很多消费者“按盘”插电混动车型和纯电车型的顾虑。

记者当下使用的是一款德系插电混动型,无论在行驶品质、油耗表现,主动安全设施配备、保养成本等方面,都要优于其燃油车版本。借助动力电池和电机的辅助,燃油车的低速换挡顿挫、低速抖动等问题不再,同时在路上遇到低速压车、路口等红灯等情况,由于发电机已经停止运行,单纯依靠电机驱动即可,完全不需要担心油耗问题。

最后,记者要告诉大家一个小秘密——这款插电混动车长期“亏电”行驶,大约每月三充电一次。也就是说,我的“PHEV”(插电混动)被开成了“HEV”(油电混合),而百公里油耗依然能控制在4.5升至5.5升之间,动力电池状态表现良好,“有电一条龙,亏电一条虫”的情况完全不存在。

最近,记者要告诉大家一个小秘密——这款插电混动车长期“亏电”行驶,大约每月三充电一次。也就是说,我的“PHEV”(插电混动)被开成了“HEV”(油电混合),而百公里油耗依然能控制在4.5升至5.5升之间,动力电池状态表现良好,“有电一条龙,亏电一条虫”的情况完全不存在。

最近,记者要告诉大家一个小秘密——这款插电混动车长期“亏电”行驶,大约每月三充电一次。也就是说,我的“PHEV”(插电混动)被开成了“HEV”(油电混合),而百公里油耗依然能控制在4.5升至5.5升之间,动力电池状态表现良好,“有电一条龙,亏电一条虫”的情况完全不存在。

最近,记者要告诉大家一个小秘密——这款插电混动车长期“亏电”行驶,大约每月三充电一次。也就是说,我的“PHEV”(插电混动)被开成了“HEV”(油电混合),而百公里油耗依然能控制在4.5升至5.5升之间,动力电池状态表现良好,“有电一条龙,亏电一条虫”的情况完全不存在。

最近,记者要告诉大家一个小秘密——这款插电混动车长期“亏电”行驶,大约每月三充电一次。也就是说,我的“PHEV”(插电混动)被开成了“HEV”(油电混合),而百公里油耗依然能控制在4.5升至5.5升之间,动力电池状态表现良好,“有电一条龙,亏电一条虫”的情况完全不存在。

最近,记者要告诉大家一个小秘密——这款插电混动车长期“亏电”行驶,大约每月三充电一次。也就是说,我的“PHEV”(插电混动)被开成了“HEV”(油电混合),而百公里油耗依然能控制在4.5升至5.5升之间,动力电池状态表现良好,“有电一条龙,亏电一条虫”的情况完全不存在。

插电混动车驾驶秘诀



□记者 吴慧瑶 合肥报道

今年40岁的湖北宜昌市民刘发春,已经入手思皓爱跑4个多月,行驶里程近5500公里,在他看来,思皓爱跑这款车经济实用、安全智能,“让我告别了汽油味,刷新了驾驶体验。”

新能源汽车品牌思皓,是安徽江淮汽车集团与大众汽车集团合资成立的大众汽车(安徽)有限公司拥有的自主品牌。

在经济实用方面,新能源车远比燃油车有优势。近年来,高油价让不少消费者选择购买新能源车,刘发春也是其中之一。“油价高,开车上下班20多公里的路程,每个月要花费近千油费,加上长途旅游和探亲,交通成本真不低。”在慎重考虑之后,他决定入手一台续航里程较长、颜值在线的新能源汽车。

刘发春说,从几万元到二十几万元价格区间的电动车,他做了一些对比。一些价格便宜的车辆续航短,不能出远门,而且空间也小,满足不了一家人出行的需求,他直接就放弃了,最后把买车预算定在15万左右的家用车。做足功课后,将同价位车型在外观、空间、续航、提速等方面做了详细对比,刘发春选择了思皓爱跑。

刘发春在安装充电桩时曾发生过一些小插曲,和物业协调了一段时间后,最终问题得到了解决。他说:“每两周充一次电,一公里花费约1毛2分钱。这么低的使用成本,燃油车不太可能实现,非常划算。”

习惯了发动机和汽油味的刘发春,当他试驾思皓爱跑时并不能完全接受这款新能源汽车,但新车到手后,看到封闭的前脸、炫目的造型叠加智能辅助驾驶,刘发春越看越爱,“美中不足的是座椅颜色太深了,不够年轻化和年轻化。”他表示,2023年春节期间走亲访友,思皓爱跑给自己赚了面子,身边亲戚朋友大多数开燃油车,对新能源汽车很好奇,不仅夸赞它颜值在线,对智能辅助驾驶功能也很赞。

自适应巡航、自动紧急制动、前碰撞预警、车道偏离预警、智能灯光辅助……搭载了L2级智能辅助驾驶功能的思皓爱跑让刘发春有了特殊的用车体验。他说:“限速标志识别和后追尾预警这两项功能很前卫,在同价位同级别车型中很少能见到。”

让刘发春满意的还有这款车的动力性能。“思皓爱跑的最大扭矩为340N·m,最大功率为142kw,零百加速在7s左右,同价位的燃油车根本达不到。”刘发春说,在平时红绿灯起步、高速超车等场景下,它的提速又稳又快,推背感十足,整车尺寸和空间感已经和B级车差不多了。“这是同价位燃油车很难拥有的驾驶体验。”

不少消费者在选购新能源汽车时存在续航里程焦虑。一是因为有些区域公共充电桩不多,遇到高峰期需排队等候;二是续航不扎实,可能造车辆突然趴窝。但今年春节回老家的一次高速长途之旅,彻底打消了刘发春的顾虑。

“车买回来基本在市区行驶,趁着春节假期自驾回老家,全程220公里,高速里程160公里,出发前满电,到家完全够用。”刘发春说,路上路过的高速服务区基本配备了新能源汽车充电桩。此外,这款车还搭载了热泵空调,在寒冷的冬季能保障续航能力。

通过第一次高速续航体验,刘发春精确计算了续航里程。“实际续航里程应该是理论续航的八成,期间没有开空调,还算可以接受。”他说。

在刘发春看来,凭借动力性强、平顺性好、经济实用等特点,这款思皓爱跑刷新了他的出行体验。不过,刘发春也表示,在新能源汽车渗透率不断提高的同时,一些问题也逐渐浮出水面。

伴随着新能源汽车的推广,起火事故时有发生,多数原因是电池包起火。“我在网上看到有新能源汽车电池失火、爆炸的新闻,心里有些害怕,毕竟车辆的安全性是最基本的。”刘发春说,经过仔细了解,思皓爱跑运用了零热失控蜂窝电池技术,安全性有保障。

据悉,思皓的母公司江淮汽车自2007年起就已开展新能源汽车技术研究和新能源汽车产品开发,是中国最早开启新能源汽车化研发的车企之一。近年来,江淮汽车与大众、蔚来等企业合作,积累了行业新技术,推动了产品质量升级和智能制造水平提升。

“到目前为止,我相信自己的选择没有错。”刘发春说,如果自己身边有亲戚朋友打算买15万左右的新能源车,他会毫不犹豫地推荐思皓爱跑。

新能源车经济实用 颜值在线

□记者 郭方达 天津报道

2023年年初,记者购入了人生的首台乘用车,在燃油车与新能源汽车之间摇摆近一年后,方才下定决心——用一辆国产新能源汽车满足自己的出行需求。

“里程焦虑”成为多年来新能源汽车车主心头绕不过的阴影,也是记者选购新能源汽车时关心的重点。一个城市的新能源汽车充电设施便捷与否,直接决定了潜在车主的购车欲望。

统计数据显示,2022年我国公共充电站增量为3.7万座,保有量为11.1万座,构建了全球规模最大的充电网络,天津、上海等地的相关建设情况更是走在全国前列。

从老旧小区改造加装慢充电桩的民生工程,到商超及各大露天停车场随处可见的快充站,围绕生活半径估算了充电时间与经济成本后,记者最终将心里的石头放了下来。

比较过程中记者发现,在智能化领域,新能源车往往往较老牌燃油车做得更为充分,其智能化操作相对更为简便,各项辅助配置如车道保持、并线辅助等功能也能够更多车型上得到体现。

相较于传统燃油车更为成熟稳重的外观内饰,新能源汽车往往采用简洁的设计线条和轻快明朗的颜色,以突出“科技感”并迎合年轻消费群体的喜好。

《经济参考报》记者在多个售卖新能源汽车的4S店内观察到,年轻群体对于新能源汽车尤其是国产品牌新能源汽车的认可度正在不断上升,前来询价选购的也多集中在三十岁左右的年轻人群。但是,在年轻稍长人群的印象中,新能源汽车性能不稳定的标签尚未摘除。

显然,新能源汽车在丰富配置和智能化方面做了不少努力,但较高的整车及保险费用也随之而来。比较来看,一般情况下新能源汽车的价格要比同级别的燃油车高出数万元不等,其首年保险费也要高出数千元。与部分燃油车主只上必要险种不同,新能源汽车的安全问题使得不少新能源汽车车主在保险投入方面不敢轻易降低。

在具体使用方面,经过数千公里的“长评测”,相较于记者过去驾驶过的燃油车,同级别新能源汽车在城市道路上的表现相对更好。动力响应更为迅速,在城市道路的各项使用场景提供了方便,如并线、起步等操作相较燃油车都有比较明显的优势。尽管有部分车主表示“仍不习惯,太硬”,经过多年调校,新能源汽车的驾驶顿挫问题已基本得到改善。

如果仅用于城市日常通勤且家庭或工作地点附近便于充电的场景,记者认为,新能源汽车有着较为明显的优势,但对于有高速或长途出行需求的人群来说,这一优势有所减弱。

“我新买的车标注续航里程为550公里,去河北省的有些地方单程不过200公里,但单程耗电量却超过百分之五十,这就意味着行驶400公里左右路程就需要充一次电。”一名车主告诉记者。此外,不少车主还反映,当在高速公路上超车、并线时,部分车型的电机提供的动力略显疲软。

同时,实际行驶时打折仍是普遍问题,部分车型北方冬季时的续航里程甚至大打折扣,开启空调、座椅加热等功能后,该现象更为明显。“冬天充完电,即便是快充,等候的时间也很长,有时真的很着急。”记者在充电时,曾不止一次听到过新能源汽车车主类似的“吐槽”。目前,冬天气温低是纯电动汽车续航最大的软肋,锂电池受低温影响较为严重,直接影响其化学反应性能,不仅续航能力下降,放电电流也受到较大的限制,这是目前技术无法完美解决的问题。

另外一个挑战则来自于充电。因为需要准备的材料比较多,物业的要求又很严格,在提车后的半年时间里,我都是通过公共充电桩充电的,但找公共充电桩却是个“费心、费力、费时”的话。

平时走在大街上,感觉公共充电桩挺多,实际找起来差别却很大,有的充电桩上面要提示不兼容、不匹配,要么完全没有反应,有的充电桩被个别燃油车占用,而像商场、写字楼密集的地方,充电排队是常有的事,能用的又离得比较远,且还可能需要支付不菲的停车费。好在半年后终于装上了家用充电桩,不仅费用更低了,也省心了不少。

在跨城市用车过程中,纯电动新能源汽车车主不仅需要规划好行车路线,以避免在目的地或者行车途中遭遇无桩可用的情况,不时出现的“坏桩”更是让新能源汽车的远途出行有如“开盲盒”,记者就曾在一些高速公路服务区遇到过软件显示有桩但实际充电桩无法使用的窘况。

记者发现,新能源汽车在用车过程中有被区别对待的情况出现。在太原市的一些医院以及人流量大的区域有不少便民停车场,但一些便民停车场的运营方以消防要求高为由,拒绝新能源汽车进入。

此外,在一些停车位紧张的区域,经常出现充电桩车位被燃油车占用的情况,原因是部分燃油车车主并不认可充电桩车位是新能源汽车车的专属车位。比如,在太原市丽华大酒店的小鹏超充站,经常就能看到有燃油车占用充电桩车位,并且地锁遭到暴力破坏。

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。

摇摆一年放心购入新能源车

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。

在蔚来身上,我们不仅见证了国产品牌的崛起,也让我们知道汽车不止是一种运载工具,亦是一种温暖的包裹场域。