

谁在为新能源车超重买单?

今年以来,中国新能源汽车市场正陷入一场愈演愈烈的“重量竞赛”。在5月闭幕的2026北京国际车展上,各大品牌竞相推出“9系”及同级别旗舰车型,其整备质量(汽车自重)普遍逼近甚至突破3吨(3000千克)大关。

在“冰箱、沙发、大彩电”渐成行业标配,“越级尺寸”主导营销话语的背景下,新能源汽车正在“越长越胖”。相关专家表示,这种无节制的“增重”“堆料”正在为道路交通安全与产业生态埋下隐患,行业“纠偏”势在必行。

新能源汽车陷入“堆料式”发展

小鹏 GX 增程版、理想 L9 Livis、蔚来 ES9、均超过 2800 千克,比亚迪大唐 EV 高配版达 2970 千克,腾势 D9 115 度电版更是重达 3015 千克,定位全尺寸的尊界 V800 总质量更高达 3800 千克……中国汽车战略与政策研究中心总监周玮表示,2026 年 1 至 4 月,我国新能源乘用车平均整备质量已达 1939.3 千克,较 2020 年增长 27.5%。

从动力类型细分来看,重量分布呈现明显差异。中国汽车流通协会专家李颜伟基于“新能源车配置数据库”的统计表示,增程式车型平均整备质量最高,达 2373 千克;插电混动车型次之,为 2144 千克;即便结构相对精简的纯电车型,均值也达 1914 千克。

电池系统的物理堆叠是推高车重的主要因素。李颜伟表示,电池容量与整备质量的相关系数达 0.56,即电池容量每增加 10kWh,整车整备质量平均增加约 107 千克;容量在 100kWh 以上的车型,整备质量均值已达 2775 千克。工信部信息通信经济专家委员会委员盘和林认为,由于电池能量密度遭遇技术瓶颈,车企为缓解续航焦虑,不得不通过增加电池包数量来提升电量。目前,主流家用新能源汽车电池包重量普遍介于 500 千克至 650

千克,长续航版本甚至可达 700 千克至 800 千克。

除动力电池外,配置堆砌与合规要求构成了车重的次生增量。乘联分会秘书长崔东树分析认为,部分新能源车企陷入“续航内卷”,在堆叠电池的同时,智能座舱、智驾硬件等配置进一步推高了负载。

同济大学汽车学院教授韩志玉指出,将“重”等同于“好”,是用简单粗暴的物理叠加替代系统工程创新,这不仅背离了工业设计的轻量化初衷,更为道路交通与环境承载带来了长期的负面外部性。

“重型化”趋势 推高全行业运行成本

这种愈演愈烈的“增重军备竞赛”,正为汽车行业埋下隐患,其负面影响已扩散到能耗、安全、基建及民生等多个维度。

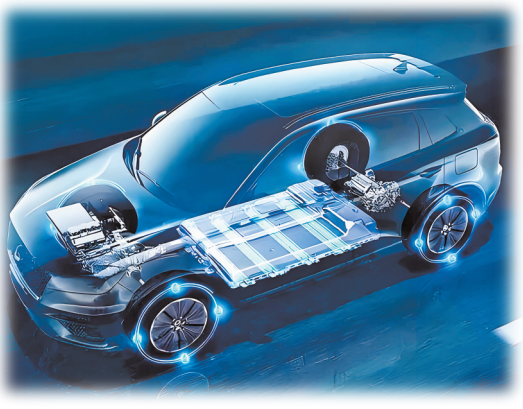
首先,重量的增加必然影响能耗。李颜伟表示,以纯电动 A 级车为例,整备质量每上升 300 千克,百公里电耗平均增加约 1.4kWh,对应 CLTC 续航里程缩减约 150 公里,“消费者买了大电池,却有相当一部分电量用来克服车身自重”。尽管 2022 年后整车节能技术有所改善,但由于高重量基数车型占比的大幅提升,行业平均耗电量反而呈现上升趋势。

其次,在交通安全层面,所谓

“车越重越安全”实则是消费误区。清华大学车辆与运载学院教授周青表示,调研发现当整车重量从 1000 千克增至 2000 千克时,碰撞动能增加一倍,前后碰撞吸能区的尺寸仅增大约 16%,且增大的质量(如电池、发动机)对乘员保护并无实质贡献,反而对与之相撞的其他车辆造成更大损害。更需警惕的是,现行安全测评体系正陷入“重量循环”:由于道路上充斥着重型电动车,碰撞测试机构被迫提升撞击测试所用壁障的重量与速度,迫使车企进一步强化车身结构,导致车重继续增加。

再次,在道路基础设施层面,车辆重型化增加了维护成本。蔚来汽车创始人李斌表示,车重每增加 20%,对路面的破坏率将变成 1.2 的四次方,也就是 2.07 倍。当前的造车逻辑倾向于通过简单堆砌电池容量和钢材来制造“重车”,这不仅造成了能源与材料的浪费,更将巨额的道路折旧成本转嫁给公共财政。

另外,汽车尺寸与重量的增加导致停车资源出现供需错配。现行车位尤其是机械车位建设主要依据 2015 年发布的行业标准,而如今常见的新能源车在车长、车宽及车重上均已突破规范限值。这种脱节直接导致机械车位因承重与尺寸限制无法使用、地面车位被大面积侵占、刮蹭纠纷频发等现象。



纠偏粗放式“增重”势在必行

新能源汽车“增重”“堆料”正在引发一系列连锁反应,行业纠偏势在必行。

随着整车重量持续攀升,单纯依靠技术进步已难以完全抵消重量增加带来的能耗压力。中国汽车技术研究中心高级工程师柳邵辉认为,除了研究出台更具约束力的强制性电耗限值,各方还需协同治理车辆大型化趋势,从源头上扭转单纯依靠物理堆叠电池以提升续航的粗放发展模式。

还有专家表示,现行的安全测评体系同样面临挑战,其局限在于仍停留在孤立的“单车安全”层面,未能充分考量不同重量级车辆交互时的伤害差异。应优化汽车安全测评规程,在评价单车被动安全的基础上,增设对道路整体安全性的考核权重。

随着新能源车市场渗透率突破 60%,自 2009 年起由燃油车独自承担养路费的格局已难以为继,社会对新能源汽车分担道路使用成本的呼声日益高涨。中央财经大学财政税务学院教授白彦锋等专家认为,无论是短期的购置税减免向轻量化汽车产品倾斜,还是中长期借鉴国际经验推进基于公路里程和使用强度的“节能积分”“绿色税制”等改革,都是防止汽车产业陷入“越重越划算”陷阱的必然选择,也是实现道路资源公平分配的必要手段。

李一帆

油箱里的汽油会过期吗?

很多人以为汽油、柴油这种东西只要还在油箱里,就不会坏。尤其是网络上经常会有人调侃“一年两箱油”的朋友,所以我们平常加的汽油,会不会过期呢?

其实,汽油虽然不会像牛奶一样“到点变质”,但它确实会老化。因为汽油本身是由原油和其他石油液体加工、调和而来,里面还可能含有乙醇、清洁剂等添加成分,不同地区、不同季节的配方也会有差异。也就是说,它不是一种永远稳定不变的液体。

一般来说,油箱里的汽油建议在 3 到 6 个月内用掉。如果是含乙醇汽油,保质状态会更短,可能 1 到 3 个月就开始明显下降;柴油相对稳定一些,通常可以放到 6 到 12 个月左右。

导致汽油过期的核心原因一般来说有三个:挥发、氧化和吸水。

汽油里有一些容易挥发的轻质成分,它们决定了燃油是否容易点燃、燃烧是否充分。车长期不开,这些成分会慢慢挥发;燃油接触氧气后也会发生氧化,生成胶质、沉积物,让喷油嘴、油泵、油路更容易出问题。含乙醇汽油还更容易吸收水汽,时间长了可能造成油水分离、腐蚀油箱和燃油系统。

所以,油箱里的油不是“放越久越省事”,而是“越久越不稳定”。尤其是现在很多插混、增程车,平时主要用电,发动机很少启动,一箱油可能几个月都用不完。这种情况下,油箱里的汽油虽然看起来还在,但燃烧性能可

能已经下降。轻一点的表现是启动困难、怠速抖动、油耗变高、动力变差;严重一点可能会出现发动机故障灯、敲缸、熄火,甚至需要清洗油路或放掉旧油。

那汽油最长到底能放多久呢?

比较稳妥的说法是:汽油车 3 个月内用完最好,超过 6 个月就不建议继续放;柴油车可以稍长,但最好也别超过一年。如果车只是停放一两个月,问题通常不大。燃油老化不一定立刻让车坏,但会增加积碳、胶质沉积和油路故障的风险。

如果确实要长期停放,可以提前把油箱加满一些,减少油箱

里的空气和水汽空间;也可以加入正规燃油稳定剂,延缓氧化和挥发。但稳定剂不是“保鲜魔法”,只能延长可用时间,不能让汽油无限期保存。

对于普通车主,最简单的做法是:不要一次性加太满,按自己的用车频率加油。如果平时经常开车,一箱油很快用完,不必太担心;如果是插混、增程或长期停放车辆,就尽量让燃油在 3 个月左右完成一次循环。发现车辆启动异常或怠速明显不稳时,可能就是对劲的时候,最好去维修店检查燃油状态。

所以答案很明确:对大多数家用车来说,汽油别放超过半年,是比较安全的底线;如果一箱油一年都用不完,那省下来的油钱,可能还不够后面清油路和修发动机。

龙车车

史上最严电动汽车新规落地

7 月 1 日,两项电动汽车强制性新国标正式落地实施,分别为新版《电动汽车安全要求》与《电动汽车用动力蓄电池安全要求》。这套被业内称为“史上最严电车安全新规”的标准体系,彻底推翻沿用多年的旧规逻辑,从动力电池、整车防护、续航标定、应急逃生等多个维度补齐行业短板,不仅重塑车企造车标准,也直接影响消费者购车、用车与二手车流通,为新能源汽车行业筑牢安全底线。

本次新规最大的颠覆性升级,集中在动力电池热失控安全层面。旧国标仅要求电池热失控后预留 5 分钟整车报警逃生窗口,存在起火、爆炸的潜在风险。而全新标准直接抬高安全红线,硬性要求电池单体发生热失控后,电池包整体必须实现不起火、不爆炸,同时严控有毒烟气侵入乘员舱,彻底告别“倒计时逃生”的被动防护模式,从根源上降低电车自燃、爆燃的安全隐患。

针对日常用车高频事故场景,新规新增多项针对性防护测试,补齐以往的安全漏洞。新增电池底部抗冲击测试,电池包需承受多次高强度底部撞击,模拟车辆托底、刮底等常见路况损伤;同时升级整车碰撞标准,强化复杂路况下的电池防护能力,解决电车底部易受损、诱发热失控的行业通病等。

在用户感知最明显的续航标定领域,新国标切换更贴近真实路况的测试体系,大幅压缩续航虚标空间。

同时新规优化了整车应急逃生设计,针对隐藏式门把手、高压断电等关键配置提出硬性规范,极端工况下车机黑屏、电路故障时,车辆仍能可靠切断高压电源,机械开门结构清晰可视、可操作,全方位提升驾乘人员应急自救能力。

龙车车