

马路和车位都快扛不住了

新能源汽车越来越胖背后的考量

有一种痛苦,是邻居买了辆大电车。

你刚停好车,车门只能开条细缝,你不得不大吸一口气,收紧汇聚心酸的腹,采用一套超高难度的瑜伽动作把身子扭转出来。

隔壁那台5米长、2米宽、3吨重的“巨无霸”新能源车,像一堵高墙堵在你的左侧,宽胎生生吃掉了半边车位分界线。

当你开上马路,发现不用心疼油钱的“巨无霸”越来越多。它们集体发福,一辆比一辆大,一辆比一辆高,一辆比一辆重,如同一艘艘大船在车道中鹤立鸡群。

有意思的是,新能源车正在走向两个极端:一边是越做越小的“剁椒鱼头”,灵巧穿梭;另一边是越堆越大的“巨无霸”,压路占位。后者正在成为主流,5米长、2米宽、3吨重的新车一款接着一款上市,马路和车位,都快扛不住了。

电车为什么越来越“胖”?

如今的汽车市场,已经是新能源车的天下。

今年5月的乘用车零售销量前十车型中,史上首次没有出现燃油车。但这些挤进前十的大多数新能源车型,体型相当可观。根据机动车上险数据统计,2026年前四个月,国内新能源乘用车的平均整备质量达到1939.3公斤。比2020年涨了将近三成。如果把时间拉长到12年来看,乘用车平均体重从1312公斤爬到1704公斤,净增将近400公斤,相当于一台哈雷摩托的重量。新能源车是这轮增重加速的重要推手。

单拎几款旗舰车型来看看。尊界V800整备质量3.12吨,满载7人干到3.8吨,比一辆轻型卡车还重。仰望U8L整备质量3.64吨,蔚来ES9 2.92吨,理想L9 2.84吨。

不只是重,车身也在变宽变长。蔚来ES9长5.37米、宽2.03米,理想L9长5.22米、宽2.00米。十年前主流家轿长4.6米、宽1.7米已算体面,如今新能源车长动辄超过5米、宽普遍突破2米。有汽车媒体发现,从2024年开始,车长约5米、轴距约3米、车宽约2米的新能源车大量涌现。如今,“532”车型几乎成为中高端新能源轿车的标配,甚至开始扩散到10万元级。

喂胖电车的头号元凶,当然是电池,因为你根本不用心疼电费。一块100度电的电池包,自重五六百公斤,等于车上永远多坐了七八个成年人。续航焦虑催生了“堆电池竞赛”,电池容量从2020年平均43度电,涨到现在的63度电。

问题随之而来,电池越堆越重,车越重能耗越高,能耗高了续航又缩水,那就再堆电池……相当于水多了加面,面多了加水。想要多跑100公里?请先多背200公斤电池,背了这200公斤,电耗又上去了,那100公里又打了折扣。于是在这个怪圈里,电车越滚越胖。

还有一层原因是中国消费者

骨子里的“大车情结”。油车时代,许多合资车靠拉皮加长卖成爆款;到了电车时代,“大=有面子、大=安全、大=实用”这套心理,更是被放大到了极致。电车变胖,还因为爱堆配置,零重力座椅、车载冰箱、后排娱乐屏、二十多个喇叭的音响,加上激光雷达、空气悬架、电动门……这些东西七七八八加起来,得多出几百公斤。有些车甚至装上了地暖、马桶、电磁炉、饮水机、KTV、淋浴花洒,让你很难确定这到底是车,还是24小时“移动的家”。

但车企前赴后继往大造车的核心原因,还是因为商业利益,蔚来创始人李斌就曾说:“对于公司经营来说,大型车毛利更高,所以大家都在做大型车。从市场角度来讲,把车做大一些是商业上的合理选择。”大车拉皮堆料带来的成本上升不像售价那样线性,销量好看,利润就好看。

当20万元以下的赛道已经卷成血海,卖一台30万元以上的大车,利润顶得上十台10万元的小车。价格战打得满嘴是血的时候,做大车自然是最理性的选择。“你不出大车,对手会出”,在这种囚徒困境里,没人敢当瘦子。

马路和车位都快扛不住了

车越变越大、越变越重,到底会带来哪些影响?

更重的车,会让马路加速疲劳老化。道路工程里有个公认的“四次方定律”:车辆对路面的破坏力与轴重的四次方成正比。简单换算就是,车重每增加20%,破坏率变成2.07倍。一台2.5吨的电车碾一次对路面的伤害,相当于一台1.5吨油车碾七八趟;3吨的旗舰车型,差不多相当于十来趟。这个定律最初用于分析重型货车,但用来理解乘用车增重的累积效应,同样有参考价值。

交通运输部公路科学研究院的数据显示,全国普通公路每年养护资金缺口约50%,近40%的公路陷入“应修未修”的困境。全国收费公路通行费收入仅能覆盖约一半支出,缺口常年在数千亿量级。2009年起,每升汽油里藏着1.52元养路钱,燃油车主用油门

替电车交了十七年的修路费。电车绕开了以油养路的资金闭环,在道路使用成本上与燃油车形成制度性落差。随着新能源车的渗透率不断上升,燃油税基快速萎缩,这无疑会进一步加剧公路养护资金的缺口。当然,电车在推广初期享受政策扶持有其历史合理性,但当市场渗透率突破60%,阶段性任务已经完成,是时候让规则回归公平——“油电同权,同路同费”。

现在的车位已经很难停下大车了。现行标准车位宽2.4米,这是2015年定下的标准,当时主流车宽才1.8米。现在一辆2米宽的车硬塞进去,两边只剩20厘米,你试试在这样的缝隙里开门?机械车库更惨,限宽1.85米、限重2吨,新能源巨无霸三项全超标。有媒体报道称,全国985万个机械泊位平均闲置率42%,其中固然有位置偏、管理差、设备过时老化等因素,但在老旧小区和商业中心,大车难停车和大车占位已引发不少抱怨。

人人都说新能源车环保,车重越大,电耗越高,车胎磨损更快,碳排放也跟着涨。当一台电动车因为太重,非尾气污染比油车还厉害时,它还“环保”吗?

车子变大变重之后所带来的隐形账单,最后分摊到了每个人身上。

新能源车,国家喊你减肥了

问题已经显化,国家终于看不下去了。

今年1月1日,全球首个电动汽车电耗限值强制性国家标准(GB 36980.1-2025)正式施行。按车重分段设限,最狠的一刀砍在大型车上,整备质量超过2710公斤的,能耗上限被锁定在每百公里19.1度电。

这个数字到底严不严?目前市面上多数3吨级纯电SUV的实际电耗在20到25度之间,已在售的车型设有两年过渡期,宽限至2028年1月1日,今后它们要么减重,要么提效,否则达标无望。新申报车型不达标的,工信部一律不予备案,不能生产、不能销售、不能上牌。这等于从源头上掐住



许多自媒体博主喜欢前往老旧小区狭窄地下车库进行“地狱级挑战”。

了通过增肥“堆电池”的脖子。

购置税优惠也收紧了。2026年起新能源车从全免变成减半征收,最高减税上限是1.5万元,而总质量超过3.5吨的纯电车须满足更严苛的电耗限值才能减半征收,若不达标,则无减免。

税收改革也引发各界热议。乘联分会秘书长崔东树提出5点建议:设立“车辆道路使用税”;按“里程+车重+工况载重”综合计税;私家车设年度免税里程额度;区分私家车与营运车辆;选取典型区域先行试点。他表示,传统依附于燃油消费的道路税费体系已出现明显结构性失衡,税制迭代升级势在必行。

业内人士预测,未来“油电同权”大概率通过阶梯式车船税或重量税来实现,有可能以1.5吨为减免分界线,对2吨以上、3吨以上车型设定梯度税率,引导车企向轻量化转型。但具体方案仍在研究之中,尚无官方定论。

新能源车这次“减肥”能成功吗?什么时候能看到拐点?

大概率要在明后年才能看到明显变化,而且也要看三股力量赛跑的结果:一看能耗国标,2026年全面施行后,预计一两年内新车平均体重就会掉头向下;二看固态电池,能量密度翻倍的话,同等续航能减重四成,但量产要等到2028到2030年,而且初期成本极高,大概率先用在高端车型上。真正普惠的减重,还得靠材料创新和结构优化;三看消费者的耐心,当停车难、保费高、地库进不去的抱怨足够大,市场会自行修正。

下次换车时,不妨先拿卷尺量一下你家车位的宽度,再看一下目标车型的车宽和自重。你会发现,一台“刚刚好”的车比一台“更大”的车,能让你每天回家时少叹一口气,也能让天天承托人们生活的马路有一个喘口气的机会。

何驰

平均车龄1.8年?

警惕概念偷换

□任敏

中国新能源车平均车龄仅1.8年?近来,一些外媒和自媒体援引《2025中国汽车后市场年度发展报告》的部分数据,宣称“中国电动汽车比手机换得还快”,进而渲染中国新能源车“寿命短”“只是快消费品”,面临使用年限或里程的“新杀线”。这些说法是对存量结构、消费行为和产品寿命进行了层层概念偷换,不仅是对数据的误读,更是对新能源车前景的误判。

上述报告提到的“1.8年”,相关完整表述为“整体存量新能源乘用车平均车龄约1.8年”,具体指的是截至2025年底,我国存量新能源车辆的平均新车售出时间。这等于是新车的平均年龄,并不是说“消费者平均每1.8年更换一次新车”,更不意味着新能源车“平均使用寿命”只有1.8年。美国2024年纯电动车平均车龄约3.5年,却没有人据此断言其使用寿命只有3.5年。把“车队年轻”说成“车辆短命”,本质上是将中国新能源汽车产业爆发式增长造成的“年轻化”现象,歪曲为产品加速淘汰,进而误导消费者对新能源车耐用性和长期价值的判断。

技术迭代快,是作为市场上升期的新能源汽车的亮点。推出新品的速度快,并不意味着车辆安全可靠运行的时间就会缩短。

快速创新不等于“快消化”。中国新能源汽车已经跨过“有没有”的阶段,正在进入“好不好、久不久、值不值”的深水区。未来要以更严格的耐久性标准、更透明的电池检测、更稳定的软件服务、更健全的二手车回收体系,回答消费者关切。中国汽车工业追求的绝不是把汽车变成快消费品,而是让绿色出行更可靠、更经济、更可持续,以及更时尚。