

深读

不少车型宽近2米,在普遍仅2.2米左右的车位上停车越来越难

新能源车遭遇“胖”的烦恼

■ 本报记者 石磊 沈立

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会最新数据显示,5月国内乘用车市场新能源零售渗透率跃升至62.9%,连续第二个月站稳60%以上——意味着每卖出10辆新车就有超过6辆是新能源汽车。与此同时,销量前十的车型已完全被电动车包揽。

新能源车正以前所未有的速度“开”进千万家庭。然而,一个问题渐

缘何越长越“胖”

数据显示,同一款车的新能源车型平均比燃油车型要宽2厘米至3厘米。那么,新能源车为什么“变胖”了?

“新能源车‘体型’变宽主要有三方面原因。”吉利汽车集团技术专家对记者说,首先是电池组因素,它如同传统燃油车的油箱,需要占据更大的底盘空间;其次,电池安装会抬高地板,加宽车身能保证乘客舒适度;再者,更宽的轮距能稳住电池增加的重量。

除了上述原因,更宽的车身能提供更好的碰撞缓冲空间,提升安全性;同时也能展现大气、稳重的外观风格,迎合消费者喜好。

“消费者需求在推动新能源车车型变大。”多位车企负责人表示,“很多家庭买车有‘面子’属性,希望车内有更多附加功能和配置。车企为迎合消费者,纷纷推出特色功能,增加‘零重力座椅’‘投影仪’等配置,车型不得不宽,以提供足够的空间来安装和布局。”

年轻消费者对车辆性能的追求也影响了新能源车的尺寸。有一款新能源车,百公里加速仅需1.98秒,如此快的加速性能需要汽车配备更

渐浮现:新能源车越造越“胖”。极狐9X车宽202厘米,理想L9车宽199.9厘米,蔚来ES8车宽201厘米。新能源车主对这些数字并不陌生——近两年,在路上的新能源车“身形”越来越大。由于车位特别是城市里的车位多还是老尺寸,这就带来了新困扰。记者走访杭州、嘉兴、金华、台州等地发现,许多小区车位宽仅2米到2.2米,单位车库车位宽2.2米到2.5米。若前后左右都停着近2米宽的新能源车,车主想轻松停进中间车位,难度不小。

“胖”的车身,以安装更好的刹车片、更宽的轮胎等配置。这些叠加的性能和配置,都进一步促使新能源车越长越“胖”。

浙江今飞凯达轮毂股份有限公司汽轮智能工厂厂长唐志斌介绍,新能源车轮毂普遍大于传统燃油车,这既有功能性考量,也承载着消费者的审美“情绪价值”。由于新能源汽车搭载动力电池,整车重量高于同级别燃油车,需要更大尺寸的轮毂来承载车身负荷、确保行驶安全与稳定性。“以前可能40厘米多一点就够了,现在很多新能源车都要45厘米起步。”轮毂尺寸增加还能匹配更大的刹车盘和更宽的轮胎,以解决加速、制动等核心功能性问题。同时,消费者对车辆外观的追求也推动了轮毂增长。

类似的情况也发生在后视镜上,浦江凯瑞车镜有限公司负责人朱文星告诉记者,后视镜的大小遵循“黄金比例”,车越大后视镜越大。新能源汽车车型普遍偏大,因此配套后视镜尺寸也相应增加,并且在造型上更注重新颖性与美观度,价格普遍高于传统燃油车后视镜。



零跑汽车金华智能制造基地的总装车间。受访者供图



“今飞凯达”智能工厂为新能源汽车生产更大尺寸的轮毂。共享联盟·金华开发区 徐敏 摄



嘉兴市南湖区2.35米宽的车位能让新能源车顺利停进。本报记者 石磊 摄



台州市立医院新院区的立体停车场设置专门的宽停车位。本报记者 石磊 摄

停车难还影响通行效率

对于车主来说,变“胖”的新能源车纵然外观时尚、功能丰富,然而却带来了不少新尴尬。

“我平时开两辆车,新能源车跑长途,燃油车城里代步。新能源车车身宽,停车时要小心翼翼。”台州市民陈先生。最近他到老城区地下停车场,发现车位宽2.2米,而旁边新能源车宽193.7厘米,自己停好车后发现车门无法正常打开了。

在一些小区、商业中心等区域的地下车库,新能源车停车难问题同样突出。

金华开发区和悦路湖海塘一小区,施先生的车位被两辆新能源车“夹击”,车门开启幅度不足45°,他下车时只能侧身通过,开门稍不注意就会刮到邻居的车。

在杭州拱墅区的一个地下立体车库,记者看到,一辆新能源车因车身超限,倒车入库时车轮卡在机械转盘边缘,后来折腾3次才勉强退出,车主十分恼火。地下车库管理员说,这里的车位宽只有1.85米和1.9米两种标准,稍微大一点的新能源车根本停不进来。

采访中,记者了解到传统的露天立体车库问题更严峻,很多车库成了闲置车库。根据住建部2015年出台的《车库建筑设计规范》规定,车位宽度应不小于1.85米,沿用燃油车标准,如今载重、宽度已无法满足日益“变肥”的新能源车需求。

那么,因地制宜的“斜列式车位”能解围吗?

晚高峰时间,记者在台州市椒江区中山西路和轮渡交叉路口看到,人行道停满轿车,车位是斜列式,宽3米。每辆车间有空隙,比并列式和垂直式空很多。“胖”一点的新能源车可以停进去,但如果紧挨停放的都是新能源车,就会有些挤,开车门比较困难,容易发生刮蹭。

这几天,嘉兴市南湖区新丰镇净相村三四亩桃李进入采摘旺季,枝头挂满殷红果实,吸引周边游客前来采摘尝鲜。村中央文化礼堂门口新停车场,车位宽2.35米、长5米,比很多城市小区车位宽,一辆车宽超过两米的新能源车要顺利停进不压线仍有难度。净相村综合文化中心工作人员吴甜美说,这些车位是近两年新划的,一开始觉得够大,解决了游客停车难问题,没想到新能源车增多,停都是“胖车”停在一起还是有些拥挤。

相较于已使用多年的停车位,新建的停车场已关注到新能源车的状

况,做了一些调整。台州市立医院新院区立体停车场是立体车库。记者了解到,该院区每天人员进出近万人次,车辆近5000辆次。新建的立体停车场可提供908个停车位,设置了不同入口,分别可容纳车宽2.1米以内的SUV和车宽2米以内的轿车。采访时正值周末,在这里找车位的新能源车并不多。正在指挥调度的工作人员柯师傅说,周一上午SUV区域常会停满,轿车区域还有少量空位,2025年1月起投入使用以来,还没遇到新能源车停不进去的情况。

我国首个道路路侧停车位设置行业规范于2021年起公布实施,其中明确了车位尺寸的最新标准,也对宽车身的新能源车有所考虑。依据公安部制订的《城市道路路内停车位设置规范》,停车位的设计尺寸主要分为大、小两种类型。大型停车位长15.6米,宽3.25米,主要适用于中大型车辆;而小型停车位则长6米,宽2.5米,适合小型车辆停放。

但在新规范出台前已建好的停车场里,大多数车位无法达到这个尺寸标准。

新能源车越来越宽的车身,不仅让城市有限的停车资源紧张加剧,现有停车位利用率降低,而且也在一定程度上影响道路通行效率。

大数据显示,在同等级车流量下,宽度超1.9米的新能源车因变道耗时增加0.3到0.5秒,导致整体车流速度下降约12%。尤其在老城区双向两车道或机非混行路段,超1.9米宽的新能源车会车时需频繁减速避让。实测显示,两车交会时间较燃油车平均增加1.2秒,高峰期易引发堵堵。

金华市市公安局轨道交通治安管理局巡逻防控大队大队长陈小龙分析,新能源车体型增大后,驾驶人盲区扩大,变道时难以及时观察到周边行人,易引发事故;在城市资源有限的路段,大型新能源车也因变道不灵活易造成拥堵。

更深层地看,车身自重越大,行驶惯性越强。超重车身不仅加剧轮胎与底盘磨损、拉长制动距离,还显著增加电耗,形成“越重越耗电、加电池变更重”的恶性循环,抵消了电驱动系统的能效优势。同时,车辆“超重”还给城市基础设施带来客观负担——理论上,一台3吨的新能源车对路面的损耗约为一台1.5吨车型的16倍。而目前我国公路养护费多通过燃油税分摊,新能源车无须负担却因高自重加速路面损耗,形成了“重损耗、低付费”的倒挂局面。

解决矛盾需双向发力

新能源汽车凭借使用成本低及相关政策支持,在城乡市场有巨大增量潜力。

据统计,今年上半年,吉利汽车累计销量达1422958辆,其中,6月新能源车销量同比增长32%,销量占比攀升至67%,再创新高。零跑汽车6月全球交付93376台,同比增长95%,再创单月交付历史新高;上半年累计交付达356487台,稳健增长。

“在当前大背景下,解决矛盾需双向发力。”浙江交通职业技术学院高级实验师詹武说,面对“车身”和“车位”的尺寸矛盾,部门、车企和研究机构已开始关注。

近年来,国家大力鼓励新能源汽车、代用燃料汽车的发展,在政策的有力支持下,相关产品迅速迭代,产业规模持续扩张。然而,在销量与产业规模扩张的同时,另一个“增长”同样令人关注。工信部数据显示,2024年我国乘用车新车平均整备质量达到1704公斤,较2012年的1312公斤增长近400公斤,而且“增重”节奏仍在加快。部分配备大容量电池的豪华SUV或纯电MPV整备质量甚至直逼3吨,几乎与一辆蓝牌轻型货车相当。2022年,国家市场监督管理总局和国家标准化委员会发布了适用于新能源汽车的《汽车和挂车类型的术语和定义》“国标”,该标准对燃油及新能源乘用车进行了等级划分,如A级紧凑型、B级中型、C级中大型、D级大型。一般来说,我国A级车车宽在1.7至1.9米,B级车和C级车车宽约1.8至2.0米,D级车车宽通常大于2.0

米。这些明确的分级标准,将A级到D级车型规格以数值形式固定下来,相当于给车辆尺寸划了“红线”。

业内专家认为,越来越“胖”的新能源宽体车辆会增加道路维护、停车场扩建等公共支出压力,若盲目追求大车、长续航,将会加剧城市拥堵和土地资源紧张。消费者应根据自身家庭需求选择合适级别车辆,避免一味追求大尺寸车型。詹武建议,在电池技术取得革命性突破之前,我们应更加注重经济型、紧凑型新能源车的技术迭代与产品优化,推动行业从价格竞争转向产品力竞争,同时在换电、超充等基础设施领域形成合力,真正实现“车身”与“车位”的协同匹配。

“行业可探索建立‘车辆尺寸能效评价体系’。”詹武告诉记者,可以将单车占路面积、单位里程耗电与载重效率纳入考量,引导车企开发更适配城市通勤场景的紧凑型产品,而非单纯比拼长宽数据和续航里程。

“我建议消费者购车前务必实地考察常用停车场景,避免盲目追求‘大车’。”有20多年教学经验的金牌驾校教练陈旭辉说,“另外,还需正视倒车入库的驾驶技术问题。”

“新能源车企还应加大对汽车自动泊车功能的研发投入,普及无人自动泊车技术。”陈小龙认为,“唯有如此,即便面对狭窄停车位,车辆也能精准、灵活地自主完成停车操作,避免驾驶员因车位过小、停车后难以进出车辆的尴尬。”

未来,小型和紧凑型新能源车将走向更精细化、可持续的发展方向。

事实上,小型化、轻量化并非与高品质对立。精品化、智能化的小型和紧凑型新能源车,在解决城市通勤痛

专家观点

给新能源车“减肥”支支招

■ 钱伟

新能源车越造越“胖”,表面看是技术路线与车位标准的错配,深层原因值得多方共同审视。

从技术层面看,当前动力电池能量密度仍有提升空间,为缓解用户续航焦虑,增加电芯数量、加厚电池包成为多数车企提升续航最直接的技术路径,这客观上推高了整车重量。从产业逻辑看,大尺寸、长续航、高配置车型利润空间更高,车企倾向于主推此类产品,同时座舱、智驾等配套配置持续升级,也进一步加大了车身尺寸与自重。

让汽车回归工具属性,并非否定消费升级,而是倡导更均衡的发展方向。对比其他地方小型车占比较高的市场,我们在产品结构上仍有调优空间。

事实上,小型化、轻量化并非与高品质对立。精品化、智能化的小型和紧凑型新能源车,在解决城市通勤痛

点、降低使用成本方面具有独特优势。轻量化本身就是汽车工业的长期趋势,也是产业走向更高质量发展的必由之路。

消费者根据自身需求选择车型,是市场经济的正常现象,无可厚非。与此同时,政策层面也可探讨对小型、紧凑型新能源车在购置税、停车费等方面给予适当倾斜,引导行业开发更适配城市通勤场景的产品。车企同样可以在轻量化材料、电池技术迭代等方面持续创新,推出更契合多元需求的精品车型。

唯有跳出“以电池换续航”的循环思维,新能源汽车才能真正实现绿色低碳的初心,让行业发展与城市空间和谐共生。

(作者系浙江交通技师学院汽车工程学院副院长)

