

车重直逼轻卡,路面损耗激增4倍

## 谁在为新能源车的“重量竞赛”买单?

2026北京车展后,最直观的感受不是新车有多快、有多智能,而是它们越来越“重”了。从造车新势力到自主品牌,很多旗舰车型无一例外都在向3吨大关冲刺。当“能躺平的沙发”“能追剧的大屏”“能冰饮料的冰箱”成为行业标配,当“越级尺寸”成为最有效的营销话术,汽车的重量正在以一种前所未有的速度飙升。

工信部最新数据给出了冰冷的佐证:2024年我国乘用车新车平均整备质量达1704公斤,短短12年间增重近400公斤。更令人担忧的是,这场“增重竞赛”已经进入加速期,2020至2024年四年间的增重幅度,已经超过了2012至2020年八年的总和。

这场由堆电池、扩车身、叠配置引发的“重量竞赛”,看似在短期内提升了用户的出行体验和竞争力,实则正在催生能耗飙升、安全隐患加剧、公共基建损耗、资源过度消耗等一系列深层问题。当粗放式发展的负面代价持续凸显,一场从政策制定到行业技术的深度纠偏,正在中国新能源汽车产业全面展开。

■新快报记者 刘佳淇



■廖木兴/图

|一周人物|



●阿维塔科技董事长王辉  
“没有利润的销量就是伪销量”

“卷到最后,卷的不是对手,而是自己的利润。”5月29日,阿维塔科技董事长王辉在第四届未来汽车先行者大会上谈道:“没有利润的销量,就是伪销量。靠价格战换来的规模,更是虚假繁荣。”

王辉进一步提到,目前车圈的共识是,过去三五年所有的汽车行业动作实际上都是一样的,“内卷”因而成为最简单、最直接出路。

王辉同时点出了一个被忽视的行业症结:很多优秀的产品实际上没有真正进入用户的选择圈,这无论对于企业还是行业都是巨大的浪费。产品力与市场认知之间的错位,恰恰说明单纯靠价格杠杆无法建立健康的用户关系。

谈及行业未来发展,王辉认为,中国汽车已进入存量竞争阶段,企业应保持稳健经营,同时更积极地走向全球市场。

■记者点评

王辉的此番表态,折射出头部高端品牌对当前行业竞争生态的理性反思,也为陷入价格战泥潭的众多车企提供了回归商业本质的思考方向。

随着行业产能过剩加剧、产品同质化问题凸显,“规模优先”优先这一逻辑正在逐步失效。当前的价格战已脱离正常市场竞争范畴,演变为不计成本的份额争夺,其结果不是优胜劣汰,而是全行业利润池的集体缩水,形成“越卖越亏、越亏越卖”的负向循环。

更值得警惕的是,利润空间的持续压缩正在挤压企业的研发投入。多家车企财报显示,一季度终端促销投入大幅增加,部分企业研发投入增速明显放缓,部分原计划推出的技术升级和全新车型被迫延期。这种短视的竞争行为,不仅会削弱行业整体创新能力,也无法为消费者兑现长期的产品升级和服务承诺,最终损害的是整个产业的长远发展根基。(新快报记者 刘佳淇)

|一周股市|

## 汽车整车动态行情

5日涨幅前四 (05.27-06.02)	
长安汽车(000625)	+1.93%
江铃汽车(000550)	+0.41%
比亚迪(002594)	+0.22%
上汽集团(600104)	+0.16%

5日跌幅前四 (05.27-06.02)	
江淮汽车(600418)	-14.06%
众泰汽车(000980)	-7.07%
北汽蓝谷(600733)	-7.01%
赛力斯(601127)	-5.09%



更多优质汽车资讯  
请关注新快报汽车视频号及新快网汽车频道

## 代价高昂

## 不止于飙升的能耗

2026年北京车展上,很多新能源品牌集体亮出了“9系”旗舰产品,将车重问题推向了新的高度,例如蔚来ES9整备质量达2915公斤、小鹏GX增程版逼近2890公斤、理想L9 Livis达2835公斤,腾势D9高配纯电版整备质量还突破3吨大关,达到3015公斤,再看尊界V800车长近5.5米,总质量更是高达3.8吨。这些曾经只属于轻卡重量的数字,如今却成了家用乘用车的“身份象征”。

乘联分会秘书长崔东树表示:“新能源车企陷入续航内卷,依靠堆砌大容量电池提升续航,直接大幅增加整车重量,再加上智能座舱、智驾硬件等冗余配置叠加,进一步推高车重,安全法规升级也让车身结构被迫增重。”

记者了解到,车重带来的第一个直接后果,就是能耗飙升。一辆3吨重

的纯电SUV,其百公里电耗通常在20千瓦时以上,部分车型甚至超过25千瓦时。据业内人士测算,对于纯电动汽车而言,整车每减重100公斤,百公里电耗会减少约7.5%。燃油车也有类似规律,每减重100公斤,百公里油耗可降低0.3至0.6升。长期累计下来,不同重量车型之间的能源消耗和碳排放差别相当可观。

蔚来创始人、董事长兼CEO李斌在4月底的安徽科交会上算了一笔触目惊心的账:“车重每增加20%,对路面的破坏率将变成原来1.2的四次方,也就是2.07倍。”这意味着,一辆3吨重的新能源汽车对路面的破坏,几乎是一辆1.5吨重燃油车的4倍。“轻量化不仅有利于降低车辆能耗、提升安全性能,更能带来巨大的社会效益。”

特斯拉官方发布的短视频中,工程师也直言不讳地指出了车重带

来的安全风险:“更重的车身不仅让刹车系统面临巨大的压力,还会带来更大的惯性。车身重量每增加10%,可能导致刹车距离增加约5%。车重一分,危险就多一分。”此外,对于普通消费者而言,过重的车身还会显著缩短轮胎寿命。数据显示,车重每增加500公斤,轮胎寿命约减少20%,这直接导致了养车成本的直线飙升。

“车大位小”则是汽车增重带来的最直观的民生问题。如今,中大型SUV、MPV的车身宽度普遍超过1.9米,部分车型甚至接近2米,但我国绝大多数小区、商场的停车场仍沿用多年前的车位标准,标准车位宽度仅为2.4至2.5米。这导致车主普遍遭遇停车困难、车门无法正常开启,只能侧身下车,甚至不得不压线停放,老旧小区此类问题尤为突出。

## 政策转向

## 从能耗限制到“油电同权”

面对愈演愈烈的车重问题,不少行业人士开始反思。同济大学汽车学院教授韩志玉表示,将“重”等同于“好”,实则是陷入了创新乏力的误区,将简单粗暴的物理叠加替代了精妙复杂的系统工程创新。

“如果中国3亿多辆车都变成重车,路就压没了。”李斌近日在接受媒体采访时再次强调,面对新能源汽车越来越重的趋势,单靠车企的自律远远不够,国家应该对车重进行某种方式的限制。“没有国家层面的指引,行业就会陷入无序竞争。”

莲花集团CEO冯擎峰也表达了类似观点,他明确表示,轻量化“在未来仍将是莲花汽车的核心竞争力”,并对当下一些跑车整备质量超过2吨的现象表达了“无法理解”。在他看来,跑车的灵魂就是操控和

速度,而过重的车身会彻底毁掉这些核心体验。

那么,行业的呼吁能否快速转化为政策层面的行动呢?目前,我国现行政策对新能源汽车的能耗已经提出了初步要求。例如,将于2026年实施的新能源汽车购置税技术标准规定,车重超过2710公斤的车型,其百公里电耗必须低于19.1千瓦时。这一规定在一定程度上抑制了车企无限制增重的冲动。不过,有多位行业人士认为,这个力度还远远不够,必须有更强有力的政策杠杆来引导产业走向轻量化。崔东树建议,国家应尽快推出阶梯式车重税费制度,以市场化调节手段约束超重车型的无序扩张,同时倾斜轻量化技术研发,引导产业跳出重量竞争误区。

同样值得注意的是,随着新能源

汽车渗透率突破50%,燃油车保有量增速持续走低,另一个更为尖锐的问题浮出水面:公路养护资金的缺口正在变大。我国现行的公路养护资金,主要来源于燃油税,也就是所谓的“烧油交税,用路付费”。但新能源汽车不需要缴纳燃油税,却同样在使用公路,而且由于其重量更大,对公路的损耗也更为严重。这就造成了“油车车主出钱养路,新能源车车主免费使用,而且对公路的损耗更大”的不公平局面。

多方推动之下,有业内人士透露,相关监管部门已开始研讨以车重为计税依据的汽车税收制度改革。未来,无论是燃油车还是新能源车,都可能按照车辆的整备质量和行驶里程来缴纳公路养护相关税费。这意味着,呼吁多年的“油电同权”,或许真的不远了。