

消费 热点

“增胖”加速 谁为新能源车踩“减重”刹车

中国工业报 王珊珊 吴晨

当“冰箱、彩电、大沙发”成为新车标配，当新能源车企以“越级尺寸”作为核心卖点，中国消费者似乎已经习惯了一个事实：新车越来越大，也越来越重了。
工信部数据显示，2024年我国乘用车新车平均整备质量已达1704公斤，而2012年这一数字仅为1312

公斤。短短12年间，一辆普通家用乘用车硬生生“胖”了近400公斤。更值得警惕的是，汽车增重速度也在加快：2020年至2024年的增重幅度，已超过2012年至2020年八年的总和。
新能源车表现尤甚，平均整备质量动辄超过2000公斤。2024年，理想、赛力斯品牌平均整备质量均超2400公斤，蔚来超2200公斤，小鹏超2000公斤。

然而，这一趋势正面临前所未有的质疑。同济大学汽车学院教授韩志玉对媒体强调，车重持续攀升绝非汽车工业进步的必然标志，而是行业无序竞争的表现之一。这不仅与节能减排、绿色环保的初衷背道而驰，更演变为一场涉及资源、环境与可持续发展的深刻悖论。业内人士普遍呼吁对汽车“增重”现象应出台监管措施。

车企打响“减重”战

不过，行业也在悄然纠偏：下一代半固态/固态电池的核心目标之一就是减重；工信部正在收紧电耗限值，沉重的车达标将会更难。

在中国市场，大车通常意味着更高的品牌溢价和更足的“安全感”。当竞品都在堆料、加长时，为保住市场份额，车企只能被动跟进。这与全球追求轻量化、高效能的技术路线背道而驰。

不过，行业也在悄然纠偏：下一代半固态/固态电池的核心目标之一就是减重；工信部正在收紧电耗限值，沉重的车达标更难。越来越多车企开始宣传“电耗低”，比拼轻量化技术——这种转变正是对过去“堆料增重”模式的反思。

蔚来对轻量化实行严格管控。蔚来创始人、董事长兼CEO李斌向媒体表示，蔚来对每款车的重量目标实行审批制，每增加一公斤都需要他本人签字，以避免为了堆配置而增加重量。



业内人士普遍呼吁对汽车“增重”现象出台监管措施。(AI制图)

特斯拉则通过集成化手段实现减重：将上百个控制器整合为三个主要控制单元，将200多种不同接口的连接器统一为6种标准接口，线束从5公里缩减到1.5公里。
从实际收益看，减重带来的效益可以量化。蔚来整车结构工程负责人闫占

功以纯电车型举例，每减重100公斤，续航大约可以提升10公里。
韩志玉指出，将“重”等同于“好”，实际是陷入了创新乏力的误区——用简单粗暴的物理叠加，取代了精妙复杂的系统工程创新。

车重从何而来

新能源车企陷入续航“内卷”，依靠堆砌大容量电池提升续航，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。

在2026年北京国际车展上，自主品牌纷纷推出“9系”旗舰车型，整备质量数据引人关注：尊界V800车长近5.5米，总质量达3800公斤；腾势D9 115度电版重达3015公斤；比亚迪大唐EV高配版为2970公斤；小鹏GX增程版逼近2890公斤；理想L9 Livis为2835公斤。
“目前置换需求占比50%左右，消费者出于升级、二胎或面子心理，更愿意买大车；而厂商也更愿意推高价位大车，利润更高。”北方工业大

学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪在接受媒体采访时表示。
深圳东风环境有限公司副总裁胡双接受中国工业报采访时，进一步指出，电池是“元凶”。一块80-100kwh的动力电池，自身重量就高达400-600公斤，几乎等同于2012年一辆小型燃油车一半的重量。为了在底盘塞下这块巨大的电池，并保证足够的续航，车身结构和悬架都必须加倍强化，这形成了“重量增加-结构加强-重量再增加”的螺旋。

乘联会秘书长崔东树更是直言：“新能源车企陷入续航‘内卷’，依靠堆砌大容量电池提升续航，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。”
自2025年起，国内外对碰撞安全和电池防护的要求不断提高，车企不得不在A柱、B柱及电池包防护结构中增加高强度钢或铝合金的用量。

谁来踩刹车

单靠车企自律远远不够，国家应该对车重进行某种方式的限制。

李斌近日在接受媒体采访时表示，面对新能源汽车越来越重的趋势，单靠车企自律远远不够，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，行业就会无序竞争。”

现行政策对新能源汽车的能耗已有要求。例如，2026年实施的购置税技术标准规定：车重超过2710kg的车型，电耗必须低于19.1kWh/100km。但受访的多位业内人士认为，这个力度远远不够。

纪雪洪建议未来应将购置税、消费税等税种与车辆重量挂钩。崔东树也认为，政策层面可出台阶梯式车重税或消费税等引导性政策，以经济手段约束超重型车。

韩志玉则提出更具体的方案：将现行按发动机排量征收的汽车消费税，改为以车辆整备质量为计税依据，“我国燃油车

税费制度曾有效抑制了大尺寸车的制造与消费，而当前对新能源汽车的税收减免和补贴倾斜，反而变相鼓励了车越做越大、越来越重。新能源汽车渗透率已突破50%，税收政策是时候实现“油电同权”了。”

石少卿指出，政策设计上应采用“重量为主、能效为辅”的复合模式：按整备质量设置累进税率，同时将能效作为调节系数对低耗车下浮税率；同时，为新能源车设电池重量扣减及过渡期。

但实施重量税并非易事。石少卿指出主要阻力在于：一是利益博弈难调，中大型新能源车税负骤增拖累消费；二是“唯重量论”易误伤高效重车，偏离减碳初衷；三是征管复杂，需建全国重量数据库防虚报，协调成本高。
关于“道路磨损附加费”的可行性，

石少卿认为方向合理，但技术层面存在难题：将附加费嵌入电价，难以区分家庭用电与车用充电，且主要依赖公共桩的车主将承担更高税负；若按车重和里程精准征收，则需车辆识别、里程采集和数据平台，成本与隐私顾虑较高。更重要的是，在新能源车仍处于普及关键期、渗透率刚过半的背景下，对超重电车单独加费，会削弱电车相对油车的成本优势，与鼓励新能源的政策导向形成冲突。

因此，石少卿建议将“道路磨损附加费”纳入整体汽车税制改革，按“车重+能耗/里程”复合计费，对超重车型统一加征、轻量化车型减免，并设定过渡期和低收入人群豁免。蔚来联合创始人、总裁秦力洪透露，目前已经有管理部门和智车部门在着手研究分级收税的标准。

沉重代价不止“费油”

车重每增加10%，刹车距离可能增加约5%，可谓“车重一分，危险多一分”。

汽车越来越“胖”的代价，不是远虑，而是近忧。

首先是能耗问题。一辆3吨重的纯电SUV，其百公里电耗通常在20kWh以上。据业内人士估算，整车每减重100公斤，百公里电耗会减少约7.5%。胡双指出，更重的车无论烧油还是耗电都会增加，这是目前不少电动车高速续航折扣的核心原因。

其次是对资源的无度消耗。更大的车身、更多的钢材和电池，意味着要消耗巨量的钢铁、有色金属及稀有金属。韩志玉指出，仅按

2023至2024年工信部统计的单车平均增重72公斤计算，2024年汽车整体多消耗了178.2万吨材料。

第三是对道路基础设施的隐性破坏。蔚来创始人李斌在4月底的安徽科交会上算了一笔账：车重每增加20%，对路面的破坏率将变成原来的1.2的四次方，即2.07倍。胡双也强调，重型车对路面的磨损呈指数级上升，并会扬起更多轮胎颗粒物污染。

当前，公共基础设施养护成本主要由财政承担，而财政收入的重要来源之一是燃油税。新能源车几乎不承

担这部分税负。上海交通大学上海高级金融学院青年研究员石少卿接受中国工业报采访时认为，从“谁使用、谁付费”和“谁损害、谁补偿”的原则看，存在明显的公平缺口。

第四是安全问题。韩志玉表示：“安全是设计出来的，车轻也要安全，车重了也要安全。”特斯拉工程师在官方视频中直言：车重每增加10%，刹车距离可能增加约5%，可谓“车重一分，危险多一分”。胡双也指出，车重每增加500公斤，轮胎寿命约减少20%，使用成本直线上升。

品牌赋能活动·人选品牌展示

广告