



进了一趟4S店,电池续航里程打了6折

车主疑问:我的威马汽车怎么了

本报记者 王竞一 陈晓驰

“为什么我的车送去4S店保养维修之后,续航里程下降得这么厉害?”

这几天,小时新闻接到了很多威马车主的投诉:原本实际续航200公里,送到4S店检查后只能跑120公里了;车子显示充电60度,但实际只充进去47度电。

4S店到底对车做了什么手脚?小时新闻记者进行了调查。

实际充电量与车机数据相差13度 充电打了“折上折”

王先生的威马汽车是2020年1月在杭州城北威马4S店(该店目前已经关闭)买的,是一辆首发创始人版EX6 PLUS,该车的官方续航为505公里,锂电池组的容量为69kWh。

购车初期,王先生并没有发现问题或者说因为购车随车赠送一张8888度的充电卡,前期不用自己承担充电费用,所以没有在意充电以及续航的问题。

真正发现问题是在2022年1月,当时厂家送的充电卡消耗完了,王先生发现付费充电的度数和车机标的度数总是不太一样,比如车机显示本次充电60度,但他实际只付了50度左右的电费。

3月1日上午,记者和王先生来到云栖小镇龙轩大厦特来充电站,实地进行了充电尝试。当时车辆显示还有11%的电,花了48分钟充到99%,充电桩显示本次充电总度数为47.685度;但车机显示本次充电量60kWh,整整亏了近13kWh的电量。

王先生表示,自己的车子2020年5月送到4S店进行了售后维修,从维修工单上看售后对车辆做了BMS升级(电池管理升级)。王先生怀疑车子就是那时被“动了手脚”。因为升级后车辆续航里程明显缩短,原来可以开到300多公里,后来充满电的情况下也跑不到了,冬天的续航缩水更加夸张,只能跑到220公里左右,与官方数据相比,续航缩水50%之多,着实让人郁闷。

几乎每一次的充电都有类似充电数据不符的情况,以2021年12月27日为例,这一次充电是几乎开到没电的情况下进行充电的,车机显示充电量是67kWh,实际付款的度数是55.68kWh,两者相差有12度之多,这还不包括充电过程中的线损,以及充电的加热包的用电亏损(每小时在1~3度左右)。

续航里程从200公里下降到120公里 保养回来续航里程再打6折

宁波车主姜先生的威马EX5更加让人揪心,本身买的是威马EX5 400公里的续航,正常行驶的折扣续航是200公里,已经打了5折。

“车辆保养维修检查回来以后,续航里程明显下降了。”姜先生表示,在此次保养后,车辆的满电电压从原来的408V降至400V以下。“综合工况为400公里的车型,现在基本上只有120公里左右的续航,这不是7折已经是3折了。”姜先生现在来回上下班的路程是20多公里,一周要充电两次才能满足5天的正常上下班。这是姜先生始料未及的。

有的车主更是出现在充电过程中,车机显示直接跳电的情况,1秒钟充电5%,这样看来续航的问题已经严重影响了车主们的使用体验。国家电网与车机数据不符,续航开不满,不免让人产生疑问,这到底是哪里出了问题?

网上持续发酵 车主认为:4S店擅自“锁电”

我们从相关渠道了解到,许多车主对威马汽车都提出了“锁电”的质疑,即人为降低电池电量。事件正在持续发酵,官方不回应的态度引发了车主众怒。

记者从投诉平台上查询到,关于威马汽车的投诉,几乎都是这样的字眼:威马EX5续航里程缩短影响正常使用、威马EX5升级后车辆无法充满电导致续航下降、威马EX5车机系统升级后续航下降强制锁电。

相关车主之间经过沟通和交流,认为威马汽车在进行“车辆检查”的时候,未经车主同意,人为地将电池容量降低,造成原本350公里的续航能力,只能跑到300公里甚至更低。车主甚至提供了车辆充电99%状态时,“全面检查”前后截然不同电压差的车辆信息显示图片以作为“锁电”证据——升级后限制了单体电池最高电压,导致电池无法充满,就是所谓“锁电”。

这样的“锁电”情况,同样出现在威马的EX6、W6这几个热销车型上。

销售表示:属正常情况 续航缩减问题一直存在

记者来到了拱墅区石祥路威马汽车销售服务有限公司,从销售口中得知,他们目前并不了解“锁电”这样的情况,新能源车的续航打折情况,一直以来都存在,续航里程的缩减基本都在70%左右。按照销售的说法,威马相关热销车型,续航里程的缩减也都是正常的情况。

至于为什么会通过升级来进行“锁电”,威马方面并未做出回应。困惑的车主也只能暗自着急。但有分析指出,威马此举或与电池安全有关。据悉,去年九月和十月,威马EX5发生了四起车辆自燃的事故,如此频发的电池自燃,以及这莫名其妙的锁电,难道就是为了牺牲电池的续航,来保证电池的使用安全。



400多名车主联合维权 问题一直未得到解决

作为车主之一的米周已经联合了众多存在这样问题的车主一起维权,米周告诉记者:目前,群内维权的车主有418名,都是出现了这样“锁电”,续航不满的情况。

维权车主透露,在维权事件发生后,威马仅通过经销商电话要求用户进店检测,但由于“进店检测流程和结果不透明不公开”,检测后门店单方面得出车辆“一切正常”的结论。

对此,维权用户并不买账。目前,在黑猫投诉网上,已有超200名车主参与集体投诉,认为威马汽车“未经车主同意,擅自通过升级BMS软件,设定充放电上下阈值以降低电池缺陷隐患,导致车辆续航里程严重缩水”,电池存在巨大安全隐患。

大批威马用户(目前已有600人)投诉7个月以来威马迟迟不回应,也没有提供任何有效的解决方案。

“锁电”已是行业潜规则? 小时记者帮持续关注

记者了解到,“锁电”是指车企通过改写电动车的BMS电池管理系统,对SOC(电池荷电状态)进行锁定,进而影响电池容量和充放电性能。

为保护电池、延长使用寿命,在电动车市场上,“锁电”已是比较常见的做法。但其中隐含的问题是,大部分电动车企并未向车主公开“锁电”比例,宣传参数上仍以电池原本容量为标注。也由此,外界担心,部分车企会通过调高锁电比例,来掩盖由技术甚至质量问题导致的电池安全隐患。

“锁电”带来的最直观影响,是车辆续航里程的下降。而在电动车消费市场,续航里程是核心卖点,里程焦虑则是用户尤为关注的消费痛点。续航下降,直接牵动着消费者的情绪。

威马汽车是否未经消费者同意擅自锁电,消费者诉求是否能得到解决,小时新闻记者帮将为您持续关注。

一年一度的3·15消费者权益日临近,钱江晚报·小时新闻、FM93浙江交通之声、北高峰App、钱江都市频道、钱江视频、黑猫投诉等媒体平台再次集结,召开第九届中国(浙江)汽车大会,为广大消费者解忧。



扫码查看视频

