

堆料竞争催生超重乱象 新能源汽车行业亟待纠偏

在电动化浪潮下,新能源汽车本应以低碳节能为核心产业底色,但在续航、空间的同质化内卷中,陷入一场“增重悖论”。据最新行业数据,2025年至2026年在售新能源乘用车整备质量均值突破2吨关口,车型重量极差超600公斤,12款旗舰车型迈入3吨级门槛,中大型新能源车平均重量更是比肩民用轻卡。

中国证券报记者注意到,过去12年间,国内乘用车平均增重近400公斤,新能源车增重幅度远超传统燃油车。车企依靠堆电池、扩车身、叠配置等“堆料竞争”换取产品竞争力,看似提升了用户出行体验,却催生能耗飙升、安全冗余缩水、公共基建损耗、资源过度消耗等一系列问题。在粗放式发展的负面代价持续凸显后,政策税制优化、车企技术革新、轻量化迭代同步提速,一场重塑行业发展逻辑的深度纠偏,正在新能源汽车行业全面展开。

● 本报记者 龚舜译



视觉中国图片

新能源车陷入整车重量攀升怪圈

在传统燃油车时代,轻量化始终是车企技术迭代的核心方向,减重增效、减重提安是行业共识。但进入新能源汽车赛道后,市场需求更迭与产品竞争逻辑的转变,逐渐扭转了这一技术趋势。为破解用户续航焦虑、满足家庭大空间需求,车企不断放大车身尺寸、升级电池规格、叠加智能豪华配置,使得新能源汽车增重速度远超燃油车,整车“肥胖化”已成为行业普遍现象。

记者查阅新能源汽车配置数据库统计,2025年至2026年在售新能源乘用车整备质量均值已突破2吨,达2005公斤,车型重量区间跨度高达600公斤,品类分化显著,其中高端旗舰车型最高可达3639公斤。

从动力结构来看,不同车型重量差异特

征鲜明。具体来看,增程式车型因同时搭载燃油与电动两套动力系统,车身负重天然偏高,304款在售车型平均整备质量达2373公斤;656款插电混动车型整备质量均值为2144公斤;即便结构相对精简的纯电动车型,2221款在售产品平均整备质量也达到1914公斤,其中中大型高端车型超两吨的占比已突破四成,重型化趋势凸显。

工信部的历年监测数据更直观印证了国内乘用车持续增重的长期趋势。2012年我国乘用车新车平均整备质量仅1312公斤,2024年攀升至1704公斤,12年间单车平均增重近400公斤。值得警惕的是,行业增重节奏正持续加快,2020年至2024年的增重幅度,已经超过2012年至2020年的增重幅度,而新能源

汽车是本轮整车增重的核心主力。数据显示,2024年国产纯电动乘用车平均整备质量,较同级别传统燃油车高出350公斤,差异化增重特征十分明显。

在2026年的北京车展上,集中展现了当下新能源汽车行业的增重竞争态势,多款主流高端车型整备质量突破2.8吨。其中,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为2835公斤,比亚迪大唐EV高配版达到2970公斤。而最新申报的尊界V800车型,整备质量进一步拉至3190公斤,这一重量标准已经超越多数民用轻型卡车,乘用车重型化趋势愈发突出。

中国汽车流通协会专家委员会专家李颜

伟表示,整车重量持续攀升,本质上是续航竞争与市场定价逻辑深度绑定的结果。“电池容量每提升10kWh,车辆整备质量平均增加107公斤,100kWh以上大容量电池车型,平均整备质量高达2775公斤,电池扩容成为车身增重的核心来源。”

与此同时,市场正在形成“越重越高端、越重越溢价”的畸形定价规律,车辆整备质量每增加1吨,车型指导价平均上涨25.8万元。李颜伟告诉记者,对应的终端市场表现同样分化,重型豪华新能源车终端折扣率仅11.1%,而轻型代步车折扣率高达30.2%,重量已然成为车企划分产品层级、抬高品牌溢价的核心标签,进一步助推了行业增重风潮。

越造越重衍生多重用车隐患

当前国内汽车市场置换需求占比已达50%,消费者家庭升级、多人口出行以及消费审美偏好,让大尺寸、大空间车型成为置换首选,为车企推出重型高端车型提供了市场基础,也成为行业规避高难度技术创新的被动选择。

从车企角度来看,相较于投入研发成本攻关轻量化材料、优化车身结构,通过加大电池容量、堆砌豪华舒适配置、放大车身尺寸,是快速解决用户续航焦虑,提升单车利润的低成本捷径,这一行业共识最终催生了全行业的增重竞赛——看似快速提升产品竞争力,实则造成整车性能失衡,衍生出能耗、安全、载重、养护等一系列隐性风险,粗放式增

重的弊端持续显现。

中国证券报记者注意到,在各大新车发布会中,不少车企常会着重宣传旗下重型新能源车型的装载属性,标榜全车满载乘坐、多行李箱收纳,甚至可放置自行车等户外装备的多场景能力,以此凸显大空间优势。但现实使用中,这类亮眼的空间参数大多沦为“纸面优势”,存在明显的“空间虚标、载重赤字”问题。

依据GB 1589—2016乘用车质量标准,家用乘用车设有明确的最大设计总质量上限,同时五座车型需满足375公斤的最低载重基准。目前多款3吨级旗舰新能源车,整备质量已无限逼近车辆总质量上限,扣除车身

架构、大容量电池包、基础配件等固定重量后,实际有效载重余量被大幅压缩。

即便车型配备前备箱、超大后备箱等丰富储物空间,一旦满载乘客、加装行李及户外装备,就会迅速触及载重极限,空间冗余与实际载重能力严重不匹配,大幅降低了日常出行的实用性与可靠性。

业内人士表示,大众认知中“车越重越安全”的固有印象是错误的,长期处于载重临界状态行驶,会持续透支车辆核心硬件性能,带来不可逆的用车隐患。从行车安全来看,车身重量每增加10%,车辆制动距离将增加5%,更大的车身惯性会削弱制动效率,大幅提升突发路况下的事故风险。从硬件损耗

来看,持续重载会让悬架系统长期处于超负荷状态,加速结构老化与变形;同时车重每增加500公斤,轮胎使用寿命将缩短20%,直接抬高用户日常养护与用车成本。

更为关键的是,被动增重还让新能源汽车陷入“重量螺旋”,背离低碳节能的产业初衷。李颜伟表示,纯电动车型整备质量每增加300公斤,百公里电耗将增加1.4度,CLTC续航同步缩短150公里。车企为提升续航加码大容量电池,带来的重量增量又抵消了续航提升效果,形成“堆电池—增重—高能耗—再堆电池”的恶性循环,且重型车辆报废后拆解难度大、回收利用率低,进一步加剧了生态环境负担。

法拉利发布首款电动车 股价大跌

● 殷浩楠 龚舜译

当地时间5月25日,法拉利在罗马正式发布品牌首款纯电动车型Luce。Luce在意大利语中意为“光”,是法拉利首款五座车型,整车长达5米。新车由苹果前首席设计师乔纳森·埃维及其创办的LoveFrom团队操刀设计,车身以大面积玻璃为主体,法拉利将其称为“玻璃屋”概念。起售价55万欧元,约合人民币435万元。

在法拉利最核心的性能维度上,Luce搭载四个独立电机,综合最大功率1050匹,与法拉利当前最快量产混动车型SF90 Stradale的1000匹处于同一量级。Luce极速为310公里/小时,略低于SF90 Stradale的340公里/小时。这意味着法拉利首款纯电量产车在性能领域基本追平了现有高性能混动车型的水准。

然而在5月27日,法拉利美股收盘跌幅达5.26%,单市市值蒸发近32亿美元。法拉利前主席卢卡·迪·蒙特泽莫罗公开表示,希望“把跃马车标从该款电动车上摘下来”,并称“法拉利的车神话面临被摧毁的境地”。

法拉利发布首款纯电车

蒙特泽莫罗执掌法拉利期间,曾明确表示法拉利永远不会制造电动车。但这一立场在全球电动化浪潮中逐步松动。2023年,欧洲议会通过《2035年欧洲新售燃油轿车和小货车零



视觉中国图片

排放协议》,要求在欧盟范围内逐步停售燃油车。尽管意大利政府持续为法拉利争取豁免空间,但法规的存在本身已构成现实压力,提前布局纯电技术远比政策迫近时被动转型更为安全。

在此背景下,法拉利的电动化路线图逐步

展开。2022年,公司首次公布目标,计划到2030年纯电车型占比达40%。2025年10月,公司下调目标,计划2030年纯电车型占比降至20%,产品矩阵调整为燃油车型40%、混动车型40%、纯电车型20%。为容纳新路线,法拉利在马拉内罗总部斥资约2.3亿美元新建柔性生产线,实现三

种动力并线生产。2026年4月股东大会上,首席执行官维格纳重申了这一技术中立的多元动力战略。

财务数据为转型提供了底气。法拉利2026年第一季度全球交付量同比下滑4.4%至3436辆,但净营收达18.48亿欧元,利润率39.1%,以稀缺性维持高溢价的商业模式仍在运转。公司维持全年净营收约75亿欧元的业绩指引,维格纳称订单储备已延伸至2027年底。

正是在这一节点上,Luce成为法拉利纯电路径的首次落地。法拉利董事长埃卢坎对此给出的定位是:“当汽车电动化时,并不意味着它必须成为一件消费电子产品。”但市场对这场转型并不买账,前主席“摘标”言论与股价暴跌的背后,指向一个超豪华品牌共同面对的深层矛盾:电动化在抹平性能差距的同时,也在消解品牌赖以溢价的感官稀缺性,大排量发动机与超跑车型的驾驶仪式感,才是这一细分市场定价权的核心支柱。

超豪华品牌电动化面临压力

法拉利Luce的争议并非孤立事件,超豪华汽车品牌在电动化领域的整体表现均面临压力。保时捷Taycan是最早量产的豪华纯电跑车之一,2021年全球交付量达41296辆的峰值。进入2025年,Taycan全球交付16339辆,同比下滑22%。2026年一季度,其销量继续下探至3420辆。中国市场方面,2025年在华销量仅992辆,

税制改革与轻量化转型 亟待破局

新能源汽车超重带来的负面影响,正在突破私人用车与产品竞争范畴,逐步外化为公共社会成本。

长期以来,燃油车依托排量税实现“大车高税负、小车低税负”的精准调节,有效约束了粗放式造车。而新能源汽车长期享受税费减免政策,缺乏针对车身重量的刚性约束与经济杠杆,在一定程度上纵容了增重内卷,公共基建损耗是重车浪潮下最直观的社会痛点。

蔚来联合创始人李斌曾表示,车辆重量每增加20%,对路面的破坏率将升至原有水平的2.07倍,一台3吨级新能源车对路面的破坏力,是1.5吨轻型车辆的8倍。国内现有城市道路、停车场、桥梁的建设标准,均基于传统燃油车重量体系设计,并不适配当下激增的重型新能源车型。超规车辆的长期通行,会导致路面车辙、龟裂、坑槽问题,缩短道路与桥梁养护周期,形成“行业受益、社会买单”的问题。

对此,乘联会秘书长崔东树建议,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无序扩张,同时倾斜轻量化技术研发,引导车企跳出重量竞争误区。

蔚来联合创始人秦力洪在接受中国证券报记者采访时表示,电动车无排量指标,车重直接对应能耗、资源消耗与道路损耗,是更合理的计税依据,大量超重车辆上路会加剧公共基建负担,让社会为车企粗放造车买单。

秦力洪透露,目前监管部门与行业智库已着手研究车辆重量分级征税标准,有望复刻燃油税倒逼产业升级的逻辑,以税制改革推动行业技术革新。在企业实操层面,蔚来建立了严苛的重量审批机制,车型每一处重量增量均需核心管理层审批,杜绝无意义的配置增重。

当前,新能源车行业纠偏的呼声日益高涨,亟待产业层面逐步走向制度落地。2026年正式实施的电动汽车能耗量限值新规,首次将车辆电耗标准与整备质量深度挂钩,整体加严行业能耗要求,对2710公斤以上的超重车型设置了严苛的电耗门槛,从能耗维度约束车辆盲目增重。技术层面,高强度钢与铝合金材料替代、高能量密度电池迭代、800V高压平台与集成式电子架构普及,构成三大轻量化核心路径,多重技术叠加可实现主流车型减重300至400公斤,助力车辆回归最优重量区间。

行业发展逻辑已然清晰,新能源汽车的核心竞争力,始终源于低碳高效与技术革新,而非车身尺寸与重量的简单堆砌。随着政策约束持续收紧,税制改革稳步推进、轻量化技术不断成熟,新能源汽车行业将逐步告别“以重论优”的粗放竞争模式,彻底扭转被动增重的产业困境,回归节能减排、高质量发展的产业本源。

2026年一季度进一步跌至372辆,终端价格从114.8万元下探至66.8万元。5月26日,保时捷官宣Taycan生产线全面停工。保时捷一季度全球交付量同比下滑15%,已表示正在重新评估电动化战略。

劳斯莱斯首款纯电车型闪灵2025年全球仅交付1002辆,同比大跌47%。2026年3月,新任首席执行官正式推翻2030年全面电动化目标,明确V12发动机将长期延续。兰博基尼直接取消首款纯电车型Lanzador,转为推出插电混动版本。宾利将全面电动化目标推迟至2035年。阿斯顿·马丁首款纯电动车多次推迟,最新时间表延至“2030年前”。路特斯于2026年5月正式放弃2027年全面电动化目标,重拾三大动力系统并行路线。

市场研究机构Fortune Business Insights数据显示,全球豪华电动车市场规模预计将从2026年的2082.5亿美元增长至2034年的5313.6亿美元,年复合增长率为12.4%。但这一增长主要来自价格区间更低的入门级豪华电动车和大众高端品牌,而非超豪华细分市场。全球汽车行业年初至今因电动汽车战略调整产生的相关损失至少达到750亿美元。截至发稿,法拉利未就前主席的言论作出正式回应。Luce在欧洲市场的首批交付定于2026年第四季度,美国市场预计为2027年第二季度。面对前主席的激烈反对、股价的单日暴跌,只有订单数据能证明法拉利对纯电市场的判断,答案还需等到交付开启之后。