

新能源车动力电池退役潮来临 换电池吧, 贼贵 卖车吧, 贼便宜 这让车主如何是好

记者 王心怡 史旻

最近, 央视财经的一篇报道让宁波不少新能源汽车的消费者生忧。

据称, 现在一般新能源汽车动力电池的使用年限为五到八年。深圳市民张先生购买的新能源汽车, 装的是第一批投入市场的动力电池, 质保即将过期。质保过期后, 如果要更换电池, 就要自费, 预计4万元。这与二手车市场上部分新能源车的价格基本一致。

宁波已购买新能源车的车主开始慌张, 电池几年后将何去何从? 更多有意买新能源车的人开始疑惑, 难道买回来只能开几年?

二手转卖难

车商: 和燃油汽车相比充满不确定性

记者从宁波市公安局交通警察局车辆管理所了解到的数据显示, 截至12月11日, 宁波大市范围内, 新能源汽车保有量总数为38872辆, 其中, 个人拥有数是15525辆, 其余为营运车辆。

记者前往宁波二手车市场了解新能源汽车目前的交易情况。

“新能源汽车在二手车市场目前确实不太吃香。”宁波国际汽车城内一家二手车门店的老板强哥介绍道。

从事二手车交易前, 强哥曾在车行工作十余年, 对车市有着独到的判断, 是个“内行人”。据他介绍, 在自己做二手车生意的四五年里, 只在三年前破例收过一辆新能源汽车, 那是一辆几乎全新的特斯拉MODEL S2015款P90D, 而之所以会破例, 是因为当时那位车主急需资金周转, 给出的价格确实足够有吸引力。

因为有了低价的底气, 这辆车出手还算顺利, 但此后, 强哥就不愿再尝试这类“冒险”: “不仅是我, 整个汽车城内, 也找不出几辆新能源二手车, 因为砸手里的风险比较大。”

从二手车商的角度看, 新能源汽车和燃油汽车相比, 充满很多不确定性。一方面是目前国内的新能源二手车还是以国产车为主, 难以挑动顾客情绪; 另一方面, 新能源汽车的核心——电池, 容量损耗具有物理性, 接手就意味着不可避免的售后问题。

强哥说: “作为销售方, 我们也无法保证电池质量到底如何, 这种交易双方都没有信心的问题, 没法解决, 所以很难成交。”

除了难出手, 保值率低是让新能源二手车遇冷的另一个因素。中国汽车金融暨保值率研究委员会发布的《2019中国汽车保值率报告》显示, 从新能源汽车的1年保值率情况来看, 排在前五位的是特斯拉MODEL X、特斯拉MODEL S、别克VELITE 5、沃尔沃S60L和比亚迪宋DM, 保值率分别为74.98%、71.42%、60.67%、58.43%、58.05%。除了特斯拉能保持在70%以上, 其余车型的保值率普遍偏低, 开一年基本就打了六折。

“从宁波市场看, 一般燃油车开一年, 放入二手市场会折价20%到25%, 同等行驶条件的新能源车就要折价30%到35%, 如果再多开个两三年, 价格就要低于原价的50%, 我们难产生盈利空间不说, 原车主也憋屈, 没办法, 这就是现在的市场。”强哥说道。

打个比方, 记者在二手车商使用率较高的汽车估价软件上查询, 同样是吉利品牌的车子, 表显里程在3.7万公里的2016版帝豪新能源EV, 宁波市场的二手估价在6.8万元左右, 保值率仅30%, 而同等驾驶条件的2016版帝豪GS, 宁波市场的二手估价在6万元左右, 保值率仍有60%。



宁波国际汽车城二手车市场

品牌商: 购车早的车主会纠结

从已有数据来看, 强哥等二手车商当前对新能源汽车的顾虑不是没有道理, 各品牌商对此也心知肚明。在国家政策的规定下, 他们纷纷对旗下新能源汽车动力电池的更换均给出了一套“性价比更高、更容易接受”的方案来。

据了解, 早在2015年, 科技部就曾发布《财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》, 对质量质保方面提出过明确要求, 新能源汽车生产企业应对消费者提供动力电池等储能装置、驱动电机、电机控制器质量保证, 其中乘用车生产企业应提供不低于八年或12万公里(以先到者为准)的质保期限。

12月10日, 记者走访了宁波市面上主流的几个新能源汽车品牌的4S店, 发现他们对电池更换的方案大体一致, 不管是自然衰减还是非自然衰减的电池, 只要在质保期或里程数内, 电池容量低于品牌商规定的标准, 都能被免费更换。

具体来说, 吉利新能源汽车4S店的工作人员告诉记者: “如果您买车是家用的话, 从您提车之日开始算起, 八年内或者15万公里行驶里程内, 电池容量低于70%, 都可以免费更换电池。”但当记者询问, 究竟是整车电池还是单个电池模块更换时, 该工作人员表示, 具体方案还得由维修人员对电池容量作检测后才能出具。

在另外两个风头正劲的品牌商特斯拉汽车与小鹏汽车处, 记者也得到了相似的答案。可见, 为了吸引更多的消费者, 车企都在用市场调研的基础上, 给出了诚意, 真正的抉择难点是在“八年”和“15万公里”之后。

比如, 当记者向宁波特斯拉汽车体验中心询问八年过后的电池更换方案时, 工作人员介绍道: “以特斯拉Model S 85型号为例, 车辆底盘里有16个电池模块, 当前更换一个模块的价格是15000元左右。”以此价格计算, 如果超出年限, 整车电池的更换价格将高达24万元, 约等于原车价的三分之一, 而记者从二手车商口中得知, 当前, 宁波市场中二手特斯拉2014年版Model S 85型号的报价也才30万左右。

央视财经报道中的张先生碰到的正是这类问题: 换电池看起来并不合算。一位不愿具名的4S店工作人员坦言, 像张先生这样购车早于2016年, 其电池型号无法享受到八年的质保期限的车主确实会比较纠结。但是, 他也坚持, 这两年或未来有意向的车主会幸运很多。

的确, 根据国家政策的变化, 各品牌商在不断地调整自己的质保政策。比如, 江淮IEV5纯电动汽车将其三大核心部件(电池、电机、控制器总成)的质量保证期限与里程都得到了提升, 从原来的六年/10万公里延长至八年/15万公里。

更换电池贵