

名为“续航服务” 实为非法“充电宝”

——电动汽车加装“外挂”隐患重重

3月20日,《新华每日电讯》发表题为《名为“续航服务”实为非法“充电宝”——电动汽车加装“外挂”隐患重重》的报道。

“电动汽车加装增程器续航翻倍、边跑边充电”“选择老王8千瓦增程器告别续航焦虑”“增程器安装,车顶款与车底款区别在哪”……今年以来,在一些社交媒体和短视频平台上,出现大量“加装增程器”的信息和服务。

记者调查发现,随着近年来增程式新能源汽车市场热度的提升,为纯电动汽车非法加装增程器的行为也呈现出蔓延之势。江苏、湖北、四川、山东、广东等多地的改装商家,通过网络平台宣传所谓的“续航升级”服务。一些账号以“科普”之名,论证后期加装增程器的“可行性”,并建有几百人的客户交流群。然而,此类改装却给道路交通安全埋下了巨大隐患,亟待综合治理。



网络平台上发布的“加装增程器”信息。(新华社发)

行走的“充电宝”： 私装增程器暗流涌动

何谓给纯电动车加装增程器?简单来说,就是给电动车外接了一个“烧油的充电宝”。

这个“充电宝”一般是一套小型燃油发电设备,通常包含发动机、发电机、油箱等。当车辆电量快用完时,它可以燃烧汽油来发电,产生的电能直接供给电机驱动车辆,也可以同步给电池充电,从而让车辆继续行驶,缓解“里程焦虑”。

据记者调查,市面上选择加装增程器的车主,主要集中于两类纯电动车型。一类是以运输为目的的纯电动厢式货车,多用于商业营运场景;另一类则是小型电动车,因其原车实际续航多在200公里以内,部分车主也倾向于通过加装增程器来缓解里程焦虑。

目前市面在售的加装用增程器,按功能可分为两种级别。一种是普通款,适用于南方常规环境,不支持手动调节;另一种则被称为“二代智能增程器”,商家宣传其可适应高原、极寒等复杂条件,具备遥控开关、小程序智能监测电池等功能。此类产品油箱容量15—35升,日常加92号汽油,续航据称可增加200—800公里。价格方面,普通款约为4000—7000元,智能款则在5000—8000元区间,商家通常提供1至2年不等的质保服务。

具体到安装环节,这类加装通常由线下改装门店完成。油箱多数安装于车辆前机舱位置,而发动机单元则安装在车顶或车底。有商家介绍,针对车顶安装方案,其可将整套设备集成于一个定制行李箱内,箱体直接固定于车顶行李架,仅需连接三根电源线即可工作。这种“一体化”设计支持消费者远程收货,在商家视频指导下自行安装,甚至还有“电动车增程器安装视频实操指南、手把手教你接线自启停不折腾教程”。

多位改装商家透露,近期其业务量显著上升,有的已累计安装六七百台,并普遍强调自身技术成熟,声称安装过程中“从未出过问题”。

当被问及加装增程器是否安全时,商家大多轻描淡写地表示“不存在安全问题,最坏情况也就是增程器本身故障,导致车辆无法启动”。关于车辆年检,他们声称“一般不会被查”,并提供了两种应对方式:一是利用年检通常不查验车底的情况,简单用胶带等物件遮盖相关部件;二是通过“黄牛”代办,费用约为一两百元。

对于车辆在高速收费站可能因发动机噪音引起怀疑的情况,商家则建议车主使用遥控器灵活控制增程器的开关:“上下高速时关闭,只在高速行驶期间开启,这样就不容易被察觉。”

“违法上路” 暗藏多重风险

清华大学汽车工程系博士、汽车行业分析师张抗抗分析称,大多运输行业从业者私装增程器,主要出于现实经济考量。其车辆电池容量通常较小,难以满足日常运营需求。尤其在冬季,续航问题更加突出。因此,部分车主为提升运营效率,会选择加装增程器作为续航补充手段。

然而,这种私装增程器的行为背后,暗藏多重法律与安全风险。

中盾律师事务所康小红律师指出,为纯电动汽车后期私自加装增程器属于明确违法行为,主要违反了《中华人民共和国道路交通安全法》关于不得擅自改变机动车结构的规定。涉及生产、销售非法改装车辆的,将面临高额罚款乃至吊销执照的处罚。此外,车辆一经私自改装,若发生事故,保险公司可能拒赔,造成重大损失的,车主还须承担相应刑事责任。

同时,这类改装还潜藏巨大的安全隐患。据张抗抗介绍,其风险主要体现在四个方面:一是不少油箱被私自安装于车辆前机舱,此处本是碰撞吸能区,放置油箱极不合理,一旦追尾或碰撞,极易引发燃油泄漏乃至瞬间起火;二是增程器与车辆电池的充电控制协议若不匹配,可能导致电池过充,进而引发自燃;三是油路若外露易破损漏油,发动机若安装位置离电池过近,也可能导致电池过热,影响寿命并增加起火风险;四是加装的发动机往往排放不达标,部分仅符合国二标准,与现行国六标准差距巨大,在使用中会造成严重污染。

基于此,私自加装增程器不仅违法,更在车辆安全、电池管理、油路设计及环保排放等方面存在显著隐患,可以说是一种高风险行为。

考虑到大量涉及私装增程器的交易是在网络平台上进行,康小红表示,平台一般为交易撮合及信息服务提供者,未履行事前核验、事中监测、事后处置监管义务的,也需依法担责。

治理电动车“外挂” 需“堵疏结合”

记者调查发现,在各大网络平台上,私自为电动车加装增程器只是乱象之一。除此之外,诸如新能源车违规加装电池包、燃油车私自改装电动系统等所谓“科普”内容,同样随处可见。

在短视频平台搜索相关关键词,更不乏“全国首台江铃顺达89度升级178度电池”“江铃E路达组队加装增程包”“不是带T发动机买不起,而是手拉汽油机更有性价比”等具有煽动性标题的推广视频。这些内容以“技术分享”“续航升级”为名,实际传递非法改装信息,对公众认知与道路安全均可能产生误导。

受访人士普遍认为,治理纯电车私装增程器、加装电池包等乱象,需要坚持堵疏结合。

强化监管是普遍共识。康小红建议,从源头查处非标产品的生产与销售,在路面执法和车辆年检中加大对非法改装车辆的查处力度。同时,网络平台应及时清理违规宣传与销售信息,压实主体责任。

在“堵”的同时,普法宣传需同步跟进。针对货车司机等重点人群,可结合事故案例进行警示教育,并通过线下宣传栏、短视频等多种渠道,持续传播守法与安全知识。利用交通卡口、远程监测等技术手段对异常车辆进行自动识别预警,也被视为可行的辅助方式。

“疏”的关键则在于回应真实需求。中国科学院科技战略咨询研究院研究员张亦东指出,应正视部分车主对续航与成本的真实关切,并将这种需求引导至规范、安全的市场轨道。这需要从产品、设施与政策层面协同发力:鼓励车企推出合规的长续航或换电车型,在货运集中区域加快充换电网络建设,并可通过适当的换购支持政策,系统性化解“里程焦虑”,从而压缩非法改装的存在空间。(新华社北京3月20日电)