



打车太贵,骑车太累?随着多家共享汽车企业入驻南京,南京人出门有了更多选择。不过,由于目前市面上用来共享的大多是纯电动的新能源汽车,不少市民开起来可能会有些不适应。哪家车用起来最方便,开起来最顺手?4月5日,“评果”(现代快报全新生活评测类全媒体产品)对南京常见的三家共享汽车进行了权威测评。

现代快报/ZAKER南京记者 王瑞 李娜 虞健熙/文 施向辉/摄



共享汽车哪家强?“评果”测评:易充最便宜EVCARD最好开

驾乘测评

易充



借车方式:APP、微信公众号、“我的南京”
 保险:营运车辆保险
 可选车型:康迪K17、康迪K12
 APP借车方式:扫码
 注册证件:手机号、身份证、本地驾照
 审核时间:1天
 押金:1000元
 押金退还:末次使用后15个工作日内
 有无优惠:无
 布点数量(APP显示):10多个
 费用:日租150元,夜租69元

注册:这个最方便

打开APP,首先看到的就是10多个借车点。虽然一个点上投放的汽车可能有十多辆,但目前每个点的可借车都只有两三辆,有两个点还显示为0。

记者打开了“新城科技园”这个点,该点距离多远,有多少可停靠车位,有多少辆车及每辆车的电量、是否正在充电、续航里程、单价等信息一目了然。借车者可选择“立即用车”,也可在借车前对花费进行预估。

如果是首次用车,会进入认证界面,并缴纳押金。

驾驶:加速有点慢,可满足市区出行

记者到了现场发现,共享新能源车有两种,一种是五座两厢车,另一种是两座微型车。记者选择了一辆两厢白色新能源车进行了体验,空调、中控彩色大屏、倒车雷达等配置齐全。车不大,但空间不小。记者身高183cm,坐前后排都不会觉得压抑。

试驾前,该新能源车电量显示是80%,续航里程128公里。这次试驾路程全程8公里,从邗城路到富春江东街再返回邗城路充电站。14点55分左右,回到邗城路充电站。过程中车速基本保持在60km/h左右,这时车辆电量还有72.3%,续航里程剩下108公里。

车有两种驾驶模式,运动模式最高时速可达87km/h,节能模式最高时速为60km/h。运动模式加速相对较快,但提速过程中车辆会有点飘。

驾乘感受方面,起步慢,加速也相对迟缓一些。

GoFun



借车方式:APP
 保险:营运车辆保险,有10元不计免赔服务保险
 可选车型:奇瑞EQ
 APP借车方式:根据布点选择
 注册证件:手机号、身份证、驾照
 审核时间:1-3个工作日
 押金:699元
 押金退还:末次使用后15个工作日内
 有无优惠:首次注册1元送3小时,首单后有5小时券
 布点数量(APP显示):主城,10个左右
 费用:无封顶价格

注册:比较繁琐

GoFun的注册使用可能是三家中最繁琐的,不过也相对安全。打开APP界面,地图上显示着数十个白色圆圈、蓝色小字的临时网点。点击其中一个,行程起点显示为该网点地址,此时,借车者可选择是在同一借车点还车,还是在其他点还车。选择后,界面会显示所借车的车型、续航里程、计费方式,如异地还车,需加收6元。

跟其他家不同,在这个界面里,借车者可选择是否增加10元的不计免赔服务。如不选择,用车时如遇出险,需自行承担1500元以内的赔偿费用。

确认用车后,系统会自动分配该点的一辆车。上车前,借车者需要拍摄车头左前、右前、车尾的三张照片上传,才能确认用车。还车前,除了需要在原位拍摄三张照片,还要拍摄车内前排及后排座位的照片上传。

驾驶:空间舒适,动力也不错

车辆前排的头部空间、腿部空间都很好。后排也能轻松坐下去。同时,车辆续航能力表现不错,记者从中华门地铁站出发,前往新模范马路再折返回中华门地铁站。仪表盘上电量用小格表示,共有10格。出发时,显示为9格,可行使133公里。当体验结束回到出发处时,电量仍有6格,续航里程仍有89公里。

此外,该车同样也有运动和节能两种模式,切换按钮就在中控台空调旋钮的下方。动力方面的表现也超出了预期,记者在高架上很轻松地开到80km/h,车身也很稳。

EVCARD



借车方式:APP、5月份上线“我的南京”
 保险:营运车辆保险
 可选车型:奇瑞EQ、荣威E50
 APP借车方式:根据布点选择
 注册证件:手机号、身份证、驾照
 审核时间:一般1~3个工作日
 押金:1000元
 押金退还:末次使用后30个工作日内
 有无优惠:首次注册送3张20元优惠券
 布点数量(APP显示):60个,多在主城外围
 费用:日租180元,夜租80元

注册:常规注册即可

用手机登录APP后,上传身份证、驾驶证,再经过1~3个工作日的审核,缴纳1000元押金,并填写邮寄地址后,就算注册完成了。填写地址,是因为要给注册用户赠送一张卡片,激活这张卡片,除了能得到一定数额的现金,还能用来开关车门。

从APP界面来看,新街口附近的点还不多。江宁、浦口等区域,布点较为密集。

点击界面上中意的车型,并确定预约,注册手机及APP界面就会收到一则预订信息,显示车牌号,取车时间。点击界面的“开车门”选项,就可以轻松开走了。

驾驶:与普通汽车驾驶感最接近

记者选择了荣威E50进行试驾。虽然该车的中控屏很小,但操作起来还挺顺畅。此外,该车还配有倒车雷达,空调,电子手刹等,很齐全。

记者坐进驾驶室后,感觉不太挤。不过,该车是两门的,进入后排会有一点点麻烦,空间也相对小一点。

在运动模式下,时速可以达到140公里以上,完全可以上高速,满电可开约150公里。切换到节能模式,时速只能达到110公里左右,满电情况下可开200公里以上。

记者驾车路程并不长,从新模范马路出发,途经黑龙江路再回到新模范马路。出发时显示为满电,回来时候还是满格。该车在记者体验的车辆中提速是最快的,而且与普通汽车的驾驶感最接近。

未来发展

名为共享实为租赁 前景还看不透

3月23日,交通运输部发言人明确表示,共享汽车实质是租赁范畴,鼓励各地研究探索共享汽车的合理定位。

“这是共享经济的大背景下,政府对新业态态表明态度。”东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松表示,共享汽车作为一种准公共交通工具,需要政府和企业的共同推动。“比如南京有新能源汽车的购车补贴,路边停车首小时免费等政策。”顾大松认为,电动化、智能化、共享化是未来汽车的发展方向,这样看来大方向是好的,不过具体情况现在还“看不透”。

他表示,现在的共享汽车并不是闲置资源的整合,看似“共享”,实际是新造车,成本并不低。此外,共享企业的问题还很多,比如核心区车位成本高昂,车辆使用中发生事故难以定责,没有确定的盈利模式,“南京的地铁、公交、共享单车很方便,网约车也很多,为什么要自己开车呢?”

对此,一位共享汽车从业人士提出了不同看法,“如果展望快速发展且日趋成熟的无人驾驶技术及电池容量技术,将来有一天,你能通过手机随时预约一辆共享汽车到指定地点接送,而不是去固定网点取车。这样看来,是不是充满期待?”