

湖北日报全媒记者 黄磊 杨干帆 见习记者 丁可

当不少新能源车车宽达到或突破2米、车位标准却仍停留在十年前的2.4米时，一场汽车产业迭代与城市停车配套的错位，正成为广大车主的痛点。

在武汉不少小区、商圈的地下车库里，“人先下车、遥控入库”正成为众多大型新能源车车主的日常操作。

8月25日，市民刘女士驾驶理想L7驶入武昌百瑞景小区，欲将车停回自己的车位，却发现车身堪堪位于车位白线之内，两侧与邻车的缝隙窄得无法正常开启车门。最终，她只能在车位外下车，通过手机遥控让车辆自行泊入——这不是智能泊车的技术演示，而是她停车的日常困境。

今年7月，国内市场新能源乘用车零售渗透率升至65.1%，连续第四个月站稳60%以上高位。这意味着，每卖出10辆新车就有超过6辆是新能源车。在渗透率快速攀升的同时，一场悄无声息的“尺寸竞赛”正在重塑产业形态：市场畅销车型中，极氪9X、蔚来ES9车宽达2.02米，蔚来ES8宽2.01米，小鹏GX、理想L9等车型车宽，也逼近2米大关。

“冰箱、彩电、大沙发”，把汽车变成了可移动的客厅与卧室。持续加大的车身，却遇上沿用十年未更新的停车位设计规范。“车大位小”的矛盾，正成为束缚车主出行、考验城市治理的多重枷锁。

动辄2米宽、2吨重 新能源车尺寸越来越“卷”

今年，摄影发烧友小郑筹备着自己的西藏之行。与往年国庆假期自驾甘南、川西一样，这次，他仍倾向于选择自驾新能源车前往。

购置新能源汽车后，小郑彻底改变了出游方式。他说，前年国庆自驾游，他从出行到住宿，基本全程在车上解决。“3960公里的总里程，用智驾行驶了2380公里，不仅开车不累，旅行成本也大幅降低。”

这种变化，正是中国新能源汽车消费升级的缩影，车辆正成为承载日常通勤、家庭出行、露营、长途旅行甚至临时办公的“第二生活空间”。

需求端的偏好，恰好撞上了产业端的全面爆发。

一位头部新能源车企技术人员向湖北日报全媒记者表示，在燃油车主导的合资时代，国内市场的车型谱系高度受制于跨国车企的全球规划。本土车企缺乏核心技术自主权，难以针对中国家庭的使用场景快速迭代产品。

“现在我们根据用户需求，从头设计一辆车。”他表示，新能源时代彻底扭转了这一格局。技术自主权的提升，让车企具备了开发更大、更复杂车型的能力。从动力电池、电驱电控到纯电整车平台，中国汽车产业链完成了自主可控的技术突破，可以从零开始定义符合中国用户需求的车型。

技术能力的突破，很快与消费逻辑、续航焦虑形成共振，共同推动车身尺寸持续向上。

人民网数据显示，从2017年到2022年，国内乘用车平均车长增加超过0.13米；2020年至2023年，主流车型车宽普遍增加0.05至0.07米。

当下的中国车市，更是正在经历一场“532”风暴——车长超5.2米、轴距超3.1米、车宽超2米，成为中大型SUV的新晋标配。

大尺寸新能源车的火热，也在销量端得到验证。

据全国乘用车市场信息联席会（以下简称“乘联会”）数据，2026年一季度，大型SUV零售规模突破11万辆，同比涨幅高达169%，增速领跑全部乘用车细分市场。

记者梳理2026年上半年大型SUV零售销量TOP10发现，前十名中，有5个车型的车宽超过2米。即便未达2米，最小尺寸的车宽也达到1.995米，接近2米。

乘联会秘书长崔东树对此总结清晰：电池成本下降与增程技术成熟，让车企可以通过加大车身尺寸容纳更多电池，进而拉高单车利润；而新能源车不受排量税约束的政策环境，进一步催生了全行业在车身尺寸上的集体内卷。

与此同时，多孩家庭的消费升级、用户对长续航的普遍追求，也从需求端为车型大型化提供了稳固支撑。

停车位“缩水” 2米宽车难停入2.4米车位

当越来越多宽度约2米的新车驶下产线时，城市里的停车位，却还停留在十年前的标准框架里。

现行《车库建筑设计规范》（JGJ 100—2015）自2015年12月1日起实施，规范要求，小型车垂直后退车位最小净宽为2.4米，最小净长为5.1米，毗邻墙体时则需达到5.3米。对于平行式停车，靠墙车位的最小宽度同样要求为2.4米。

而与之同时，国家机动车外廓限值标准仍留有充足尺寸空间。依据《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》国家标准GB 1589—2016规定，普通乘用车最大允许车宽可达2.55米。这意味着，车企还有充足空间继续加宽车身。

更值得注意的是，《车库建筑设计规范》并未明确这2.4米宽是两边白线内侧、外侧或中线的间距。如果一个车位缩水0.2米，10个车位就能省出一个车位，多卖几万到几十万元。因此，在利益驱使下，停车位“缩水”现象并不鲜见。

简单测算便可感知其中的局促：2.4米的净宽车位，停放一辆2米宽的车型，理论两侧余量共0.4米，单侧仅0.2米；扣除后视镜宽度、车位标线占用空间，车辆居中停放后单侧可用净宽有时仅剩0.1米左右。普通成年人肩宽约0.4米，想要从容开门下车几乎不可能。若相邻车位同样停放宽体车型，剐蹭后视镜、挤碎车门玻璃的纠纷便时有发生。

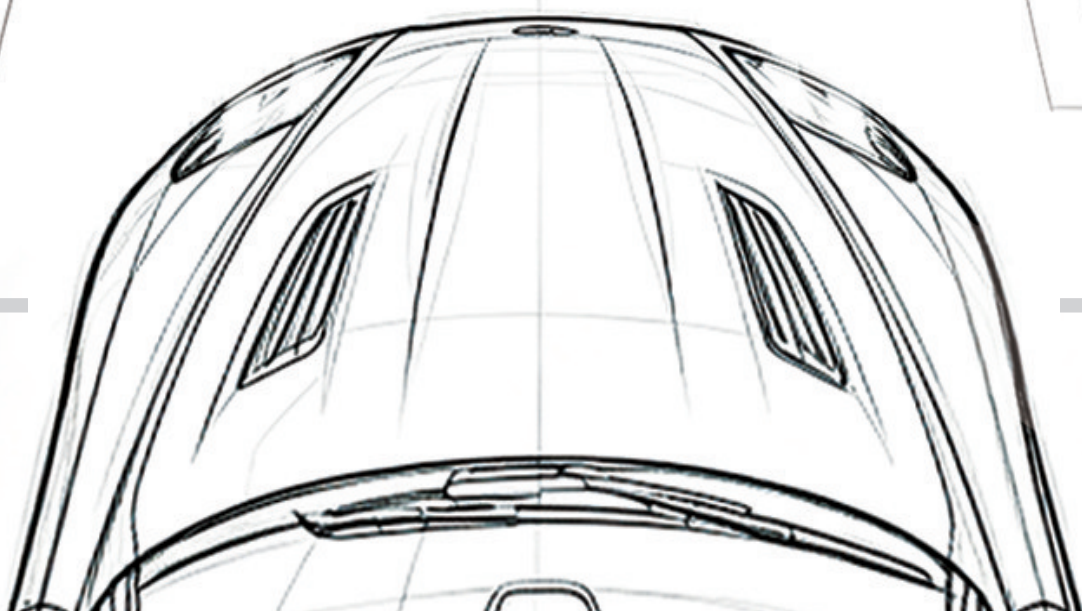
记者在武汉多地实地测量，印证了这一问题。

在武昌街道口某小区，记者用卷尺实际测量发现，车库绝大部分车位白线内侧净宽仅2.2米左右。记者采访时，恰逢了相邻车位的两位业主，因为车辆“开门杀”正在激烈争执。

随后，记者来到汉口常青花园某小区地下车库实地

新能源车越来越“胖”
车位尺寸却十年不变

困扰车主的 “车大位小” 难题怎么破



武昌街道口附近某小区地下车库，大型新能源车辆停入车位十分艰难。（湖北日报全媒记者 杨干帆 摄）

测量，测得车位白线内侧净宽也仅2.2米；即便把白线外侧一并计入，车位总宽度也只有2.35米。

不少商圈停车场也有类似的情况，甚至更为突出。

泛悦汇·昙华林地下车库内，绝大多数车位也沿用早年2.4米最小标准尺寸。更加特别的是，该商场地下车位过半为机械车位，记者用卷尺实际测量机械车位发现，其机械车位内侧宽度仅2米左右。这意味着，大型新能源车连正常停入机械车位都成了问题。正在取车的李先生吐槽道，自己开大型新能源MPV到该商场，每次停车都要开着车反复打转，寻找能停进去的车位。

在亚贸、江汉路等商场或商圈的地下停车场，停车位局促的问题也同样明显，车位内侧宽度普遍在2.2米左右。

车位新标准尚未出台 多方呼吁加强监管

对此，湖北黄鹤律师事务所合伙人梁淑颖表示，现行《车库建筑设计规范》中对于车位2.4米宽度的界定，存在一定模糊性，为部分开发商提供了“技术性操作”的空间。

她表示，从长远来看，解决问题的根本在于“标准明确化”和“验收严格化”。一方面，建议相关主管部门对《车库建筑设计规范》进行修订或出台补充解释，明确车位尺寸的测量基准，压缩开发商的“解释空间”。

另一方面，在竣工验收环节，应当引入更严格的第三方实测，而不是仅凭图纸或开发商自报数据。同时，对于故意缩水、侵害消费者权益的开发商，应当记入信用档案，提高其违法成本。

“我们呼吁开发商依法诚信经营，也希望监管部门能尽快堵住制度漏洞，让‘缩水’的车位无处遁形，让消费者明明白白消费、安

安心心停车。”梁淑颖说。

针对现状，武汉某知名房企相关负责人坦言，在车位尺寸设计上，除高端豪宅项目会根据产品定位适当放宽车位尺寸外，多数普通住宅项目通常按《车库建筑设计规范》下限取值，在满足合规要求的前提下控制单车位占地面积，以避免导致总车位数减少、车位整体货值下降，提高开发收益。

针对车辆尺寸变化带来的停车适配问题，该负责人表示，按照现行车位设计规范的参数基准，适配车身宽度1.8米左右的车辆完全没有问题；但近年来车身宽度超2米的中大型SUV、新能源车型日益普及，现有标准车位的停放便利性有所下降，矛盾的根本化解有待行业设计规范的更新与调整。

由此可见，“车大位小”矛盾的背后，是城市交通配套的更新能力，已跟不上汽车产业的迭代速度。

标准更新的脚步已经启动。记者了解到，2024年，住建部已启动国家标准《城市停车专项规划标准》的起草工作，“新标准”肯定会照顾到新能源乘用车“变肥增胖”的状况，让停车位尺寸也随之改变。但问题是：新标准尚在起草准备中。

眼下，地方层面也开展了零散探索。山东省在高品质住宅开发建设指导意见中，明确要求车位面积不小于2.5米×5.3米。昆山市也规定，2021年7月15日以后取得建设用地使用权的住宅项目，垂直式小型车停车位不得小于2.5米×5.3米。

武汉本地也有尝试。2024年开始运行的武昌区莲溪寺立体停车库，为越野车和中大型轿车提供了专属停车位。停靠越野车的停车位限长5.3米、限宽2.1米、限高2米，限重2.5吨，停靠中大型轿车的停车位则限长5.3米、限宽2米、限高1.55米、限重1.8吨，比一般立体停车库的停车位尺寸大出不少，实实在在缓解了周边新能源车车主的停车难题。

不能只靠技术补丁 产业端与治理端须双向发力

车企试图用技术手段缓解痛点。遥控泊车、全场景自动泊入泊出、后轮转向等功能，正从中高端旗舰车型向大众价位普及，一定程度上降低了窄车位的停车操作难度。

但业内专家普遍认为，破解这一困局，既不能只靠车企的技术补丁，也不能只靠标准的被动修订，需要的是产业端与治理端双向发力。

在武汉大学经济与管理学院教授、中国中部发展研究院院长王磊看来，“车大位小”，是新能源汽车技术进步，经济社会发展给城市治理带来的新矛盾、新挑战，需要地产商、车企、政府等各方协同发力，多方共治。

他建议，对于住宅小区停车场，物业可以在调研小区业主车辆情况的基础上，与业委会协商确定各类型车位的数量比例，按照车位大小拟定差异化的租售价格，并进行动态调整。社会停车场也可以按照车辆实际情况，设置大小不同的车位，加以醒目的片区标识，以引导车辆顺利进出，并在履行必要的程序后，实行差异化停车收费。“总之，要以疏导的思路，引导消费者根据自身情况合理购车，车企根据市场需求理性造车，停车场根据社会动态有序管车。”

湖北省汽车流通协会秘书长李江天则坦言，车企盲目堆砌尺寸、续航的发展模式不太可取，背离了新能源汽车节能减排的初心，亟需产业政策引导行业回归良性发展轨道。

“当前新能源汽车里程焦虑已基本消解。一方面，电池能量密度大幅提升，轻量化电池即可满足日常出行续航需求；另一方面，充电桩、换电等基础设施日趋完善，全方位覆盖用户出行场景。”在他看来，行业早期，车型偏大是受限于电池能量密度不足，只能通过堆叠电池提升续航，但在当前技术成熟、补能体系完善的背景下，车企持续盲目做大车型，并非正常行业现象。

李江天将目光投向了长效的经济杠杆。他建议推行按车辆重量收取道路养护费的新规，倒逼车企深耕轻量化、节能化技术，聚焦核心技术突破、产品品质升级和社会资源节约。

本版插图 徐云

