

随着10月新能源单周渗透率来到40%，属于中国乘用车市场的新能源时代正在加速到来。比起现在拥有各种节能降耗方案的燃油乘用车，这商用车市场的产品在高油价的背景下显得越来越难了。就说一些客货两运的微面吧，百公里油耗动辄就是8、9L，甚至是10L/100km往上，20km跑一趟光油费就是十几二十块，真是赚不了什么钱。总有车企品牌想用户之所需，急用户之所急，这不东风小康提供了一个纯电商用车解决方案，它就是东风小康EC36II。



号称“新一代纯电多功能车”的东风小康EC36II，是从一开始就能为用车，或者说为客货运输赚钱这件事提供充分的“省钱”支持。首先，东风小康EC36II作为一台纯电车，其上牌就没有任何压力，既没有购置税费用，也不需要像乘用车那样去等牌照。其次，东风小康EC36II作为一台绿牌车，它在日常使用中的好处就在于没有限牌限行，无论是挂靠平台跑客单，还是自己接生意，它是随时都能跑。毕竟，这跑客货运输本就是多跑一天、多赚一天，从来都是车等客，没有客等车的。



而在用车过程中，除了路权上的行车方便外，东风小康EC36II还凭借着纯电供能实现了远低于燃油车的能耗成本。就像我们开头提到的，就算是按照这最低的8L/100 km计算，车辆在如今这个成品油价格水准(8.35元/L)下，其每公里怎么也得0.67元；而东风小康EC36II，它完全可以依靠充电来进行日常补能，换句话说，车辆可实现每公里低至7分钱的能耗水平，这成本几乎是只是同级燃油车的1/10。



东风小康EC36II的座舱给人一种可能性很多的感觉，这一方面是因为它十分规整的车身和长达3050mm的车身轴距，为这个四方座舱带来了可达5.1m<sup>3</sup>的超大容积；另一方面是因为它的座椅提供了多样调节的功能，除了能通过座椅的折叠、放倒等方式来进行内部调整外，灵活的座舱也能通过拆卸座椅的方式，让它在满足多座客运的同时，也能成为一台封闭的货运车辆。当然，在合法合规的前提下，东风小康EC36II的超大空间，完全能够支撑客货运输的同步进行，客运的同时顺便也捎上一些货，跑一趟就能挣两趟的钱。



还需要提到的是，车辆还在安全与便捷配置方面提供了不错的支持，宁德时代的动力电池本身就有着更高的安全保障，而车辆还提供了主驾驶正面气囊、安全带未系提醒、ABS防抱死等被动安全配置，也在倒车环节提供了后驻车雷达与倒车影像支持，让一些小街巷的送客运货更安全。



在今年的第四季度里，东风小康EC36II不仅能够享受到6000元的现金优惠，还能通过增换购的方式获得额外2000元补贴，这使得车辆在终端市场的实际价格门槛拉低到了8.18万元。在同级别市场的燃油产品普遍来到6、7万元的情况下，再结合前面我们看到的，车辆在用车成本方面较同级燃油车的显著优势，真要是就冲着追求最高性价比、最高“毛利率”去的购车用户，目前还真不太容易找出这东风小康EC36 II的替代品。