

车辆使用几年卖出最划算 行驶里程越多越值

关于“一辆车开多少年才够本”的话题,有两种说法:一种是买辆车一直开到报废;一种是开到三五年就想着换车开。同时,车市里还有种说法叫做:车开到5年以上卖不上价格了,这样一些车主可为难了,到底一辆车开多少年才算是最够本?

在美国,专家的意见是,当然是用得越久越合适。一台车用得时间越长,给车主节约的钱越多,尽管你可能会付出一些维修费用,但总的算下来,还是比你过早售出划算得多。而相反在中国会有另外的说法:车子最好在5年左右出手。理由主要是两个方面,一方面,5年左右的车子在卖出时,保值率还算不错;另一方面,一部车使用超过5年以后,维修费用会大幅上升。

这一观点只是在假设的基础上,没有相关数据的支持,也缺乏实际用车经验的实证。对于维修费剧增的担忧,或许也是来源于“公车时代”,一部公车,5年的行驶里程很容易就突破20万公里,这时候的车子,故障多一些是正常的。但私家车多者一年行驶2万公里,少者1万公里都跑不到,5年的车子,行驶里程也就几万公里,离故障大爆发的时候还远着呢。

如果你有买卖二手车的经历,就会发现,你的车况再好,贬值也是相当厉害的。如果跑得里程比较少,会更吃亏。比如,一辆10万元买到的车,5年跑了5万公里,卖二手车时,很可能只能卖到5万元,光是每公里的折旧费就要合一块钱了。

这就给我们提出一个问题,买一台车,究竟用多少年合适?

因为没有可靠权威的汽车可靠性、耐用性的调查,中国车主就特别容易被忽悠。比如,一个广为流传的说法是,日系车的耐用性比较差,寿命也就在10年左右。在10年内,故障率比较低,一到10年往上,很多零件会不约而同地坏掉。其根源在于,日本汽车厂商在汽车设计时就计算好了零部件的寿命,为了控制成本,不留太大的余地。对于这个说法,一些汽车圈内的资深人士也深以为然。但我们查阅美国的相关调查报告,发现日系车的耐用性并不差,应该说,算是相当好的。

还有一种说法比较流行,说某某车的寿命特别长,跑100万公里都没问题。说实话,出租车跑过上百万公里不算奇迹,因为它们的零部件一直在边跑边修边换,跑到100万公里的时候,出厂时的零部件不知道还剩下多少?

流言纷飞,中国的汽车买家就要自己多长点心眼去选车了。到底哪款车算得上真正的皮实耐用,光听传言是不行的,了解一下品牌的历史、到车主论坛里看看它的故障率、听一听老车主们的体会……总之是兼听则明,要有自己的判断。



不同车龄二手车按需购买

私家车使用年限的取消,让更多的高龄车流入二手车市场。然而,这些10年甚至20年车龄的二手车究竟还有没有购买的价值呢?选购二手车最主要还是看清楚车辆的里程和车况。

一般来说,车龄在5年左右的二手车,只要行驶里程在10万公里以内,没有发生重大事故的都很值得购买。而车龄在5~10年之间的二手车价格大幅度降低,但容易出现小毛病,不少小零件也都需要再次更换,而且还需要提前机油的更换周期。而10年以上的二手车,价格往往已经变得非常低廉,但这类车辆行驶里程过长,主要零部件的磨损情况较为严重,需要定期进修理厂全面检查。

购置二手车时,还是应该尽量选择较年轻的车辆,这类车辆相比高龄车要省心。当然,现在也有不少新驾驶员喜欢买高龄车回去练技术,开一两年就换车。毕竟高龄车低廉的价格还是非常具有吸引力的,而且对于新手难以避免的小刮蹭,弄在廉价的车上还是没那么心疼。



新版报废规定延长私家车寿命

如果要了解一辆车究竟能开多久,首先必须了解清楚现行的机动车报废规定。在近年起实施的新版《机动车强制报废标准规定》(下简称《规定》)中明确,国家将对达到一定年限或行驶里程的机动车进行引导报废。

其中,小、微型非营运载客汽车和大型非营运轿车设置上限行驶里程为60万公里,取消了使用年限的限制。这意味着,私家车只需要根据行驶里程来确定是否需要报废。业内人士认为,这项修改大大延长了私家车的寿命。

然而,并非每一辆私家车都能开够60万公里的。根据《规定》,除了达到使用年限的,经修理和调整仍不符合机动车安全技术国家标准对在用车有关要求的;经修理和调整或者采用控制技术后,向大气排放污染物或者噪声仍不符合国家标准对在用车有关要求的;在检验有效期届满后连续3个机动车检验周期内未取得机动车检验合格标志的,应当强制报废。这意味着,只要是车辆的环保、安全技术等标准不符合国家标准,仍需将车辆送去报废。

(李杰)

