

加氢喷嘴被冻在车上！丰田遭到Mirai车主集体诉讼



一群丰田Mirai的承租人和车主显然对氢燃料汽车的现实感到失望，他们对这家汽车制造商提起了集体诉讼。诉讼的目标是丰田的营销部门，指控他们在FCEV的日常可用性上误导消费者。

原告指出了一些令人沮丧的地方，包括运营加氢站的缺乏、氢燃料的稀缺和飙升的成本，以及Mirai令人失望的续航里程，远远低于广告中的数字。他们认为，这些问题使得这款汽车在日常驾驶中几乎“无法使用”。

根据诉讼内容，丰田及其销售人员告诉潜在买家，“氢燃料是可用的，给Mirai加氢是无缝的”，并补充说，这将“与用汽油一样”。

然而，现实描绘了一幅不同的画面。Mirai的所有者和承租人报告说，他们经常难以找到兼容的加氢站，通常需要长途驾驶。即使到达加氢站也不能保证成功加氢，因为设备损坏或燃料卡不兼容的问题可能会让他们陷入困境。他们认为，这种无法加氢的情况可能会导致Mirai无法行驶，需要使用拖车和其他运输工具。

Mirai的用户声称

，氢燃料可能“好几天”无法使用，加氢“平均需要好几个小时”。据报道，这种长时间的停机是由于氢泵冻结并锁定在车辆上造成的。沮丧的Mirai车主只能等待长达30多分钟，等氢泵喷嘴预热到可以安全断开。

似乎问题还远不止上述的这些，丰田Mirai Limited和XLE的357英里(575公里)和402英里(647公里)的续航里程被认为是不切实际的。司机报告的里程数大多比丰田官方数据低100英里(160公里)，这极大地限制了他们在两次加氢之间的出行自由。

该诉讼还强调，在过去几年中，氢燃料的价格上涨了200%，从2022

年的13美元/公斤上涨到2024年的约36美元/公斤

。这一增长意味着，丰田作为购车奖励而提供的1.5万美元燃料卡不会像最初宣传的那样可以持续“至少5年”。



最后，日本FCEV的

车主声称，上述所有问题都严重影响了丰田

Mirai的转售价值，据报道，在使用五年后，Mirai残值率仅有19.4%

。因此，原告和集体成员指控丰田公司的非法行为，要求丰田赔偿损失。

第一代丰田Mirai于2015年首次亮相，第二代车型于2020年推出。这两款车都是在加州独家销售和租赁的，主要是因为美国其他地方的加氢站稀缺。今年早些时候，壳牌公司宣布，由于供应问题，关闭了加州55个加氢站中的7个，这使FCEV车主的生活更加尴尬。

（素材来自：氢能新闻 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/213257.html>