

# 汽车周刊



新民汽车频道  
http://auto.xinmin.cn

本报专刊部主编 | 总第784期 | 2019年7月3日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

## 安全问题或将成新能源汽车“死穴”

近期,新能源汽车自然起火事故接二连三,蔚来汽车也于6月27日宣布召回部分存在电池安全隐患的ES8车型,新能源汽车的电池安全问题,再度成为公众聚焦的热点话题。工信部相关负责人警告:“安全问题有可能对产业来之不易的良好发展势头带来毁灭性的打击。”

### 自燃安全事故频发

据国家市场监督管理总局数据,2018年我国至少发生40起涉及新能源汽车的火灾事故,包括纯电动汽车、插电混动汽车和燃料电池汽车,乘用车和商用车、国产和进口新能源车、造车新势力和传统车企的新能源车,均无幸免,相当于平均每月约发生3起火灾事故。国家市场监督管理总局2018年召回存有安全隐患的新能源汽车超过13万辆,占当年销量(125.62万辆)的一成还多。

问题的严峻性还在于,这些频发的起火事件,多数是在静态状况下的自燃。今年6月14日,在湖北武汉一建

材市场停车场里,一辆蔚来ES8发生自燃;3月的一天,一辆特斯拉Model-S在广州一小区地下停车场自燃;4月,又一辆特斯拉Model-S在上海徐家汇一小区突然无故冒烟并自燃爆炸;几周后,又一辆特斯拉Model-S在香港起火燃烧。3月17日,深圳市新能源汽车应用推广中心紧急通报,多辆北汽威旺407EV新能源纯电动货车充电时起火自燃。

### 安全是发展重中之重

新能源汽车自燃事故频发,造成人们对新能源汽车安全性的担忧和恐慌心理。今年前5个月全国新能源车增速呈放缓态势,销售42.56万辆,同比增长50.97%,其中轿车26.84万辆,同比增长仅23.87%,已经从去年的三位数放缓至两位数,不能说与频发的自燃事故,没有一点儿干系。

新能源汽车自燃事故及其对市场的负面影响,已引起国家行业主管部门的高度重视。工信部6月17日下发《关于开展新能源汽车安全隐

患排查工作的通知》,随后的6月24日,中国汽车工业协会和中国汽车工程学会联合组织并召开行业会议,工信部装备工业司副司长罗俊杰与会并在会上发出警告,“安全是新能源汽车产业发展的重中之重,安全问题有可能对产业来之不易的良好发展势头带来毁灭性的打击。”此“警告”振聋发聩,并非危言耸听。

工信部的《通知》重申,厂家是“新能源汽车安全第一责任人”,要求新能源车企在2019年10月底前,完成新能源汽车安全隐患排查工作并形成书面报告,“对于发现存在安全隐患未按要求开展排查、虚报瞒报、弄虚作假等问题的企业,将处以暂停或取消企业及产品公告,并从新能源汽车推广应用推荐车型目录中剔除等处罚手段。”

对出租车、网约车、物流车、公交车等高使用强度的运营类车辆,厂家应按照行驶里程和监控平台数据分析结果设定排查比例。对私家车,厂家应明确告知用户,车辆正常行驶里

程或使用年限间隔,车辆发生碰撞、泡水等意外情况,车辆仪表出现严重故障报警信号等车辆触发条件时,应即刻回店检修。

### 电池安全管理是关键

新能源汽车自燃事故,是个带有世界性的问题。奥迪6月10日表示,由于存在电池起火风险,召回540辆在美国销售的E-Tron纯电动SUV。美国国家公路交通安全管理局2017年一份报告称,相比汽油汽车,电动汽车照例更不容易发生事故或火灾;但该报告同时指出,电池技术仍在发展,在安全系统设计上还未达成共识。

除了严重交通事故碰撞造成电池组变形短路,行驶或放置过程中地面辐射的热量被电池包吸收散热系统不到位造成电池热失控,以及涉水浸水后防水失效,水进入电池箱造成短路等因素外,对新能源车充电过程和静态状况下自燃原因,专家们作出了权威性的诠释。

“电池热失控是电动汽车起火的

主因。保障安全的核心是研发先进的电池管理系统,而国内目前在这方面仍有明显不足。”中科院院士、中国电动汽车百人会执行理事长欧阳明高如是分析。

“目前,新能源车在选择搭载高密度锂电池来延长行驶里程,而电池安全是一个系统工程,提高能量密度,安全性就会下降。”中国工程院院士陈清泉持欧阳明高相似观点。

“国内企业安全技术水平参差不齐,较好的企业电池自燃控制做得尚好,有的企业问题不少。一些企业为了拿到新能源推广补贴,盲目追求高的续航里程指标,忽视了安全控制。一些企业缺乏安全意识,设计与制造中存在低级错误。”国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚同时还提醒:“对大功率快充技术应持谨慎态度,这项技术难点在车辆的电池端。对目前尚较脆弱的动力电池安全性来说,大功率快充可能带来较大风险,对电池寿命也会带来损失。” 张伯顺



### 荣威RX5超越系列全新上市

“全球首款量产互联网汽车”荣威RX5上市三年来,凭借超高性价比热销不断,累计销量超60万辆。日前,荣威RX5超越系列全新上市,共推出8款车型,售价9.98万-15.98万元。超越系列不仅满足真国六排放标准,还新增两款高价位车型及银叶金车身配色,并全系标配律动Pro展翼格栅,打造超越品质。

新车搭载上汽世界级“蓝芯”动力,完全满足最严苛的真国六排放标准,最大功率169马力,最大扭矩250牛米,工信部百公里综合油耗低至6.5L。此外,荣威RX5车型将在不久后率先进行FOTA更新,将互联网汽车智能系统升级为3.0版本。届时,AI语音、智能导航、远程车控等智能功能将迭代升级。 江美

智能定制互联网宽体轻客上汽大通MAXUS V80 PLUS日前上市,售价12.98万元起。新车搭载最新一代上汽π柴油发动机,率先达到史上最严格的国六b排放标准。

上汽大通V80 PLUS搭载的全新2.0T涡轮增压柴油发动机,最大功率102kW,最大扭矩330Nm,仅1400rpm即可输出峰值扭矩。上汽π是国内首个采用2000bar高压共轨系统的柴油发动机,集八大领先技术于一身,可有效降低油耗20%。同时,V80 PLUS所有车型上均配备了6AMT自动挡,有效降低驾驶强度。新车还搭载了最新一代智能网联系统——蜘蛛智联3.0,兼顾个人及企业用户的功能需求,为用户量身打造智能化解决方案。 江美



## 蔚来召回真不体面

上周,蔚来汽车再领新风口,成为第一个召回的造车新势力车企。蔚来汽车向国家市场监督管理总局备案了召回计划,自今年6月27日起,召回部分蔚来ES8电动汽车,共计4803辆,相当于自2018年6月上市以来交付的ES8车辆总数的三分之一。

虽然蔚来表示,“作为一家用户企业,蔚来将始终坦诚、负责任地面对产品质量问题,感谢大家的关注与监督”。但此次召回事件引出的一些问题,还是让人有些费解。

从4月至今,蔚来汽车自燃事件至少爆发了4次,这到底因何而起?从召回公告来看,本次召回范围内车辆使用的动力电池包搭载了规格型号为NEV-P50的模组,模组内的电压采样线束存在走向不当的情况,可能被模组上盖板挤压,导致被挤压的电压采样线束表皮绝缘材料磨损,极端情况下可能造成线束绝缘层脱落从而引起电池包热失控和起火,存在安全隐患。换言之,蔚来汽车自燃是供应商提供的电池模组有问题。而供应商宁德时代表示,“经调查发现,由于此次召回的电池包箱体和我司供应的模组结构产生干涉,在某些极端条件下可能出现低压采样线束短路风险,存在安全隐患。该批次模组采用定制化设计,该设计仅适用于此次召回的4803辆ES8产品。”

这就以理解为,宁德时代提供了模组,但是按照蔚来的需求而设计的。由此说来,蔚来汽车的定制设计方案并没有进行专业化的匹配与检测,线束遭外壳挤压破裂导致裸露的导线接触金属导体外壳与电池间形成短路,这样的错误显然是极其业余的,再加上之前的电子系统软件问题、爆胎问题,以及寒冬季电池续航能力暴跌而不得不拿依维柯充电车当“充电宝”的业界笑话,一直想当造车新势力领头羊的蔚来汽车,其产品的完成度和严谨度,值得质疑。

召回实施后,还是有些不解,一个重要问题是,现在更换上去的NEV-P102型电池模组,做过哪些技术验证?是否包括复杂路况和极端气候环境的全生命周期验证?蔚来一直说,后台对电池是有监测,但为什么没有监测出电池有潜在问题?与此同时,蔚来车主不合常理的冷静与护主,也让人有些不解。难道蔚来车主都是自己人?

出问题就改无可厚非。但涉及到消费者人身安全的关键问题,作为颠覆者的蔚来汽车,能不能就不错呢?毕竟召回并不是一件体面的事情。老是跟特斯拉抢“自燃”的风头总不太好吧?! 白诚

## 沃尔沃“去中国化”可能是一个昏招

吉利名下的沃尔沃今年以来,在整体车市一片“下滑”中,依然能够维持正增长,很是鼓舞人心。然而以沃尔沃这两年的新品来看,这个中国股东控股下的北欧品牌,似乎“去中国化”矫枉过正。如果按此套路打下去,最后的结果恐怕有点悬,会影响到沃尔沃在华复兴之路。

众所周知,豪华品牌的“中国化”是潮流。在产品的设计研发上,更多地迎合中国市场需求已经非常普遍。单是说到“加长”轴距这点,就被保守的奔驰和宝马给学了去。奔驰明确表示,“要不是因为中国,是不可能这么快推‘纯电奔驰’的”。由此可见,“随乡入俗”已深入人心。其实,在所有豪华品牌里,

最擅长“中国化”的,当属沃尔沃。原因很简单,它的东家就是中国人,应该最懂中国市场和中国消费者需求。然而实际情况是,沃尔沃的特殊情结,让它似乎在有意规避“中国化”。它更担心自己有个中国东家,市场会把沃尔沃理解为“中国品牌”,所以反而要更进一步强调它的北欧范儿和原汁原味。然而,正是这种刻意追求“去中国化”,却可能影响其产品的竞争力。

首先是“不加长”。如新上市,的沃尔沃XC60,执意不推出中国消费者青睐的加长版,如果能推出加长版,不仅视觉冲击更符合中国国情,也会成为同级车里后排空间最大的车型。还有像后座靠背与后备箱之间通道开启

方式的问题,XC60按照北欧放滑雪板的需求,设定为后备箱内开启,完全不考虑中国消费者更习惯从车内开启的需求。

其次是沃尔沃车型闹得沸沸扬扬的“怠速共振”,这在北欧可能是很正常的调校风格,却引发了无数中国车主的“难受”和“纠结”。甚至有车主专门进行检测甚至维权。事实上,这只是排气声浪风格选择的问题,要改变几乎不需要成本,如果沃尔沃在本土化上能够稍微“认真”一点,则完全可以避免。

刚上市的沃尔沃XC40虽与领克01、吉利星越出于同一设计平台,但有意“屏蔽中国化”,与领克01、吉利星越划清界限,突出欧洲市场的口味。然而,这种

既女性化又过分突出直线条且瘦高的设计,与中国主流市场的审美需求格格不入。另外,XC40在指导价策略上,在同配置的情况下,国产版甚至能比之前的进口版还要贵,价格上也丝毫不逊于新Q3。沃尔沃与奥迪同价竞争,这在之前是没有过的。

可见,沃尔沃在产品研发和定位上刻意化的去中国化、矫枉过正,表面看似是一种战略,却很可能是一个昏招。迎合市场需求推出产品天经地义,中国豪华车市场的增长也有目共睹,当全球豪华品牌,无论是BBA还是其他二线都在针对中国市场开发车型的时候,沃尔沃却放弃了它最应该做好的“中国化”,实在得不偿失。 雍君