

在效率优先的前提下，牺牲了产品的一部分稳定性和一致性，这就造成某些新势力品牌的自燃率较高。

于新势力而言，可能就是凛冬将至。”封士明进一步分析道。

除了大环境，一些负面新闻也令各家新势力头疼。

先是2022年6月22日，上海嘉定区安亭镇安拓路56弄上海汽车创新港8号楼3楼，一辆蔚来测试车从高处坠下，致使车上两人身亡。事后，蔚来给出的说法是，“这是一起意外事故，与车辆本身没有关系”。

再是今年2月3日晚，上海虹桥路与恭城路交叉口附近发生一起车祸，蔚来空间港汇恒隆广场店的一辆试驾车突然加速冲向人行道，撞上一对母子，导致母亲不幸身亡，儿子重伤。业内人士认为，怎样判断所在区域展开试驾是否会对司乘和道路人员安全造成影响，店内工作人员又如何向客户合理告知试驾的潜在风险，将是未来避免此类事件发生的关键因素之一。

虽然这两起严重试驾事故，蔚来都表示不是质量问题，但蔚来汽车也因质量问题而发出过召回。今年1月，蔚来汽车决定召回去年9月7日至10月10日生产的997辆2022年款ET5。原因是当车辆严重正面碰撞时，前舱避震塔受冲击变形后可能挤压高压线束，极端情况会引起线束破损并与车身发生短路。该公司将为召回车辆加装高压线束高强度绝缘保护套。

偶发的自燃事故，也让不少消费者对新势力的新能源车的安全性一直抱有怀疑。

以哪吒汽车为例——去年4月，有网友爆料，广东省江门市开平市某住宅小区车库一辆哪吒U新能源汽车自燃，浓烟一度充满整个地下车库。今年2月27日，在深圳坂田科技生态园内一辆哪吒S新能源汽车在充电时起火自燃。

在官方的宣传资料中显示，哪吒S采用高集成化设计，可以实现电芯、模组和电池包的三级防护，电芯安全性能极高，可以隔绝超过1000摄氏度的高温。但从视频来看，起火的过程很快，这种官宣的层层防护似乎没有起到应有的作用。

对此，封士明表示，国内车企完全可以控制好电池质量，但是这样会影响成本和效率；由于订单很多，为赶工期，就造

成了电池质量不稳定。目前新势力的游戏规则是快鱼吃慢鱼，而不是大鱼吃小鱼，这样才能保持领先。而在效率优先的前提下，牺牲了产品的一部分稳定性和一致性，这就造成某些新势力品牌的自燃率较高。事实上，在技术方面，中国的电池是世界领先的；但从质量稳定性来讲，还有一个很长的路要走。

此外，有些造车新势力，安全性可能连测试都过不了。创维汽车就是其中一个代表。

据企查查显示，创维汽车的母公司是开沃新能源汽车集团股份有限公司，实控人是创维创始人黄宏生。

2010年底，黄宏生开启自己的二次创业征程，在南京市成立了开沃汽车，后与厦门金龙、南京东宇汽车重组，从而进入新能源客车领域。有金龙客车这个底子在，开沃汽车在新能源商用车领域一路走得很是顺利。

在商用车领域尝到了甜头之后，黄宏生开始进军新能源乘用车市场——2019年，开沃汽车推出“天美汽车”，但是市场反应平平。

交强险数据显示，2020年天美汽车的总上险数只有467辆。成绩如此不理想，让黄宏生决定“改名转运”——2021年，创维集团以2100万元的价格，向开沃汽车转让商标使用权，天美汽车得以改名为“创维汽车”。

即便如此，创维汽车的销量在新势力中仍是毫不起眼——官方数据显示，2022年全年创维汽车总销量达2.19万辆，而交强险数据显示的上险数只有5183辆。

1月1188辆，2月1476辆，3月1282辆——这是创维汽车今年前三个月交出的销量成绩。

今年销售数据如此惨淡，可能和今年1月6日中汽中心发布的车型测评结果有关。当时，中汽中心对创维EV6 520智能版（官方指导价21.38万元）进行碰撞测试，结果显示，该车型综合得分率为39.9%，在安全评级上仅给出了C-NCAP“一星级”评定，这是C-NCAP成立以来第一款获得“一星级”安