

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将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甚是顺利。

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