

## 中国新能源车企该“补课”了



资讯·新能源网  
china-nengyuan.com

“新能源车永远要把安全放在第一位。并且，在汽车制造方面，中国新能源车企应该‘补补课’了。”中国汽车工程学会名誉理事长付于武10月31日接受采访时表示。

今年新能源汽车事故频发，引起主管部门高度重视。10月31日，国家质检总局缺陷产品管理中心发布公告称：截至2018年10月21日，我国发生新能源汽车起火事件40余起。目前，市场监管总局组织缺陷产品管理中心启动新能源汽车缺陷调查10起，会同相关部门开展火灾事故现场调查5次，督促相关生产企业实施召回5次。其中，召回涉及5个企业24个车型的3.56万辆缺陷车辆，缺陷原因多为电控和机械故障。下一步，市场监管总局将继续针对火灾事故开展专项调查。

近年来，在政策扶持下，我国新能源汽车产业发展虽然取得了积极进展，但由于发展基础不牢，与全球先进水平仍然存在着明显差距。

随着新能源车保有量快速增长，车辆电池逐步老化，加之部分一致性差，可靠性不高的产品流入市场，因而新能源车安全风险问题日益凸显。付于武认为：“新能源汽车制造商对安全、节能、环保三大主题要有深刻的理解，并且渗透到骨髓里。把安全永远放在第一位，没有安全的新能源车没有意义。目前，日产聆风累计销售42万辆，做到了累计40亿里程的‘0电池重大安全事故’，这款车的可靠性经受了时间的验证。相比之下，我们的新能源车安全事故频发，美国的特斯拉也出了不少事。这就是差距，如果不把安全防火墙做好，将对品牌造成极大的伤害。”

中国新能源厂商要认清差距，认真“补课”。付于武指出：“造车‘新势力’和部分传统车企，要在新能源领域取得竞争优势，在汽车制造方面还要‘补补课’。首先，部分新能源车颜值不高，说明传统车的概念就没做好。日本企业说，我们引进中国的车都是低风阻，低滚阻，风阻系数极低的。相比之下，中国的新能源车在空气动力学方面有明显差距。其次，造车‘新势力’没有，或者极少有大批量生产的体系能力，这是导致交付困难的关键原因。中国车企还处在起步加速阶段，而奔驰宝马生产的汽车早已超过几千万辆了，这就是人家的优势。我们必须认清差距，形成体系能力。另外，跨国汽车集团的整体集成技术也比我们高，或者说人家对于汽车理解比我们深刻，所以我们要认真‘补课’。或许有些企业会说，我不造燃油车，我造新能源车，但归根结蒂你造得还是车啊，如果在这方面我们不‘补课’、不升级，我们就没有竞争力。”

正视问题，扎实整改，确保取得实实在在的成效，中国新能源车才有望继续保持领先。付于武表示：“对于新能源车，我们不要低估了达到世界先进水平的技术难度。以丰田为例，该公司在燃料电池和固态电池领域每年投入将近1000亿日元，大概相当于我们国家整个行业2倍的投入，他没有理由不领先。在东富士研究所，丰田研发人员认真的工作过程让我非常钦佩，这就是匠心精神。我们在新能源方面，研发投入不够，研发积淀不足，研发团队质量可能也赶不上人家，如果要追上世界先进水平，必须要有耐住寂寞，深度耕耘，坚定不移的创新精神。”

展望未来，付于武语重心长地说：“计量科学被普遍认为是离诺贝尔物理奖最近的一个科学，这实际上讲得是实验室文化。或者说，科学技术进步，是靠无数个失败堆砌起来的。中国新能源发展应摒弃浮躁的作风，落实扎实的态度，认真学习‘补课’才能取得更大进步。”

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/131095.html>