

电动汽车自燃之殇

威马频频中招,动力电池安全问题亟需重视

2020年10月27日21时左右

一辆威马EX5在北京海淀区北四环西路中国科学院力学研究所内发生起火事故,后发生爆炸

10月份以来,连续4次的自燃起火事件让威马汽车“火”了,特别是10月27日的爆炸式起火把电动车安全关注度问题推向了高潮。迅速召回、甩锅电池供应商,尽管威马事后积极“自救”,但事件走向仍不明朗。

在新能源车型保有量不断增加的当下,动力电池问题成为诸多厂商交付的“暗礁”,如何提高消费者安全信任度也成了重中之重。

■新快报记者 张磊

10月28日

威马官方声明,决定召回2020年6月8日至2020年9月23日生产的1282辆电芯型号为ZNP3914895A-75A的车型

声明中称由于电芯供应商在生产过程中混入了杂质,导致动力电池产生异常析锂,极端情况下可能导致电芯短路引发起火风险



一个月内4次自燃,威马上市计划或受影响

威马北京自燃事件引起重大关注的原因,与其严重程度有着一定联系。从现场相关目击者的描述来看,起火车辆是在原地未充电的状态下出现起火,随后几乎是以爆炸的方式损毁,并且波及了周边的车辆和车库,现场弥漫着刺鼻的味道,且周围居民震感强烈。

连续发生自燃事件之后,威马汽车也宣布了对相关产品进行召回。根据其向国家市场监督管理总局备案的召回计划显示,威马决定自2020年10月28日起,召回2020年6月8日至2020年9月23日生产的,装备了电芯型号为ZNP3914895A-75A的动力电池的部分2020款威马马斯特电动汽车,共计1282辆。

同日,威马发布召回说明称,为召回范围内的车辆免费更换其他电芯品牌的动力电池包,以排除可能存在的风险,确保用户和车辆安全。上述车辆召回期间,针对用户日常出行受到的影响,威马将提供合理的补偿方案。

值得注意的是,今年9月22日,威马汽车刚刚宣布完成了总额100亿元人民币的D轮融资,并计划于2021年初登陆国内科创板上市。业内人士分析认为,威马此次迅速发布召回意在稳定消费者和投资人对于威马品牌的预期,将事件对上市计划的影响降到最低。

一位投行界人士向记者表示,自燃事件风波肯定会影响威马的上市进程,一方面更换供应商需要时间,另一方面证监会可能会对威马重新进行系统性风险评估,即使正常上市,其上市的报价可能也会出现大打折扣的情况。

甩锅供应商,自燃原因仍存疑点

从威马汽车的召回声明中可以看出,威马汽车将此次北京车辆自燃的原

因归结为动力电池问题。其官方表示,经过技术分析和反复验证,此次事件是由于电芯供应商生产过程中混入了杂质,导致动力电池产生异常析锂,极端情况下可能导致电芯短路,引发电力电池失控并产生起火风险。

随后有媒体根据电芯型号查询,这批被召回的电动汽车电芯供应商可能为中兴高能公司。但中兴高能也第一时间发布公告,承认此前在福建邵武市发生的两起起火事件,涉事车辆搭载的是中兴高能的电池,但10月27晚在北京起火的威马EX5电动汽车,搭载的并非该公司的电池。

威马汽车和中兴高能,上演了一出甩锅和反甩锅的“悬疑剧”。截至目前,威马汽车还未发布公告表明此次北京自燃事件电池供应商的身份。而记者梳理发现,相比较于小鹏、蔚来等头部造车新势力,威马汽车的供应商体系较为复杂,其中电池供应商就包括中兴高能、宁德时代、天津力神、苏州宇量、江苏塔菲尔等多家,而中兴高能与其联系颇为紧密。

记者查询中兴高能官微发现,威马汽车是中兴高能的核心客户。2019年,中兴高能开始与威马汽车展开深入合作,给威马汽车的配套占比不断提升,截至目前已累计给威马汽车装车超过3000辆。

据了解,中兴高能是中兴通讯旗下新能源板块全资子公司,主要致力于研发、生产、销售新能源汽车动力电池系列产品,其主要产品为方形铝壳三元锂电池。受到自燃事件影响,中兴高能供应问题电池或将面临巨额赔偿。而根据媒体此前报道,中兴高能也于近月出现严重生产经营危机。

自燃事件频发,车企电池选用需慎重

威马自燃事件并不是个例,随着新能源汽车保有量的增加,近两年的自燃事件频频发生。据不完全统计,今年1-8月期间,全国共发生了超过35起纯电动车自燃、着火类事件。梳理近两年的多起自燃事件发现,包括蔚来、特斯拉、众泰、广汽新能源等多个新能源品牌均有涉及,车辆充电、静置、使用状态等多种情形均有自燃案例。

中国工程院院士、北京理工大学教授孙逢春表示,因电池问题导致起火的新能源汽车事故占起火总数的60%左右;第二大原因是碰撞,由此导致起火的比例为21%。这在一定程度表明,电动汽车在设计层面还存有一定缺陷。

电池问题作为电动汽车的安全阀门,在业界也掀起过路线之争,到底用“三元锂电池”还是“磷酸铁锂电池”成为了技术争论的热点。据了解,磷酸铁锂电池成本更低,能量密度和低温放电性能的表现要差一些,同时充电速度方面也不具备优势;三元锂电池则性能层面占优,但安全性和稳定性不及磷酸铁锂电池。

记者查询相关数据发现,目前新能源汽车厂商对于电池的选择整体偏向于三元锂电池,占比超过七成,宁德时代等电池供应商巨头也选择将三元锂电池作为公司核心竞争力。不过,也有个别厂商剑走偏锋,此前国产特斯拉Model 3将标准续航升级版降至24.99万元,正是因为供应链本地化以及新装载磷酸铁锂电池,减轻了成本管控。

电池安全焦虑,消费者怎么看?

威马自燃事件持续发酵,众多消费者和机构都对电动汽车安全问题产生了质疑。据北京某停车场工作人员表示,北京消防局已经下达相关新能源车不允许停在地下停车场的指示,原因是一旦出现自燃类似事故,对救援的难度要求更大。

某外资品牌电动汽车车主蔡女士告诉记者,威马自燃事件对她的生活产生了细微的影响。她表示,家里老人看到相关新闻后比较害怕,让她去经销商处核实查验电池状况,并建议她少用电动汽车或者换回燃油车,而她自己则有不同的看法。“动力电池安全问题是新能源汽车绕不过的坎,各家厂商对待电池的态度不一,导致的电池安全质量就会参差不齐,只要多关注多注意就好了,暂时不用过于焦虑。”她向记者补充道。

而经历自燃风波后,消费者对于威马品牌印象明显差了很多。在近期记者关于新能源车品牌选择的坊间调查中,超过八成以上的消费者都表示对威马安全信任度降低,选购新能源车时不会将它列入首选项。

出于安全性考量,近期威马汽车售后服务也掀起了一股“查电池热”,消费者都急于查看自己车辆电池是否在本次召回范围内。威马车主李先生告诉记者,除了跑售后,亦可通过查看车辆合格证和工信部官网系统查询的方式获取自己车型数据及配置信息,一定程度上可以提高查电池效率,减少威马车主的电池顾虑。

一周新车

五菱首款银标新车凯捷

●售价8.58万元起

新快报讯 11月1日,五菱全球银标首款旗舰车型——五菱凯捷正式上市,共推出四款车型,售价为8.58万-11.68万元。空间布局设计是五菱凯捷的一大亮点。它首创了“4+x”大四座魔术空间设计,采用了2+2+2三排6座的灵动座椅布局。随着凯捷的上

市,也标志着“大四座家用车”新品类正式开启。动力部分,凯捷搭载的是一台1.5T涡轮增压发动机,匹配6MT或CVT变速箱,最大马力为147马力,峰值扭矩为250N.m。这套动力组合此前在新宝骏RS-3和RS-5早已搭载,动力输出以平顺、舒适和省油为主,符合凯捷家庭用车的定位。(张磊)



荣威iMAX8

●售价18.88万元起

新快报讯 日前,上汽荣威iMAX8正式上市,售价为18.88万-25.38万元。作为SIGMA上汽全球模块化智能架构的首款量产车型,荣威iMAX8在车辆底层架构、动力总成、底盘上焕新升级。其中,动力方面搭载了上汽蓝芯全新一代400TGI涡轮增压发动机,最大功率172kW,最大扭矩360N.m,配合爱信8AT变速箱,换挡丝滑平顺、有效提升燃油经济性,百公里综合油耗低至8.4L。(辛捷倩)