

理想汽车“水银罗生门”事件发酵 水银到底从何而来?

理想汽车“水银罗生门”事件仍在持续发酵。近日,理想车主 ID 昵称谦叔在社交平台发布信息,称发现理想 ONE 座椅有水银,并晒出了检测报告。理想汽车称,汽车从研发到生产未使用到水银,水银存在系外部行为造成。该车主对此却并不认可,并持续发表动态提出自己的质疑。

■新快报记者 张磊

理想:车内水银系外部行为造成

7月4日,当事人车主连续发表3条配有视频的动态,指向同一个问题——在理想汽车座椅中发现大量水银,后续双方根据检测报告显示理想座椅里面确实是水银。

据该车主表示,当天在发现银色水滴后,他就开车去了理想维修中心,座椅为理想工作人员现场拆开,双方全程记录。在拆开座椅后发现,不仅座椅表面,在导轨和座椅的海绵内都有大量水银。车主已在理想工作人员在场情况下封存并检测确实是水银(汞)。

理想汽车也在当天对该事件回应称,理想汽车高度重视并已第一时间展开全面调查。理想 ONE 在产品设计、原材料选择、生产制造、运输以及交付环节均未使用到汞(俗称水银),并且符合《汽车禁用物质要求》(GB/T 30512-2014)及欧盟 ELV 等有害物质相关要求,请各位用户放心使用。

理想汽车同时表示,汞是具备剧毒特性的,要么是使用环节含有汞的外部物品破损或者洒落,要么存在外部投毒的犯罪嫌疑。

针对此事件,理想汽车 CEO 李想在社交平台的言语回应较为激烈。7月5日,李想在微博中回应,“造谣我们用水银的人和媒体,祝愿你们血液里流动着

水银,脑子里装满了水银!”不过,这条充满“怒气”的微博随后被李想删除。

删除此前的言论后,李想又发了一条微博:“连用水银(汞)投毒的栽赃视频都能拍摄出来,还大规模传播出来,实在厉害!谁在操作?”同时表示,出现这么大量的汞(水银)很可能是一种投毒行为,支持车主去报案,耐心等待案件处理结果。

对于理想汽车和李想所发表的回应,该车主表示,他不认为身边的人会有投毒的情况,其次他只是认为、怀疑水银是理想方造成的,并且个人和理想方面均有多次报警,但都是不构成投毒标准未立案。

当事车主: 不认可理想回应,不断提出质疑

当事人车主对理想的回应并不认可,连续发布动态表达自己的质疑。

据车主转发的其中一条微博显示,其中引用了国外的实验,证明水银在20度室温的情况要蒸发0.2克的水银至少需要3年时间。以此来回应网友的证明,坚称水银并不是最近才出现在车内的。

当事人车主发布的另外一个视频显示,车主在当地的理想汽车的交付中心。视频中看到,车主不断打开尚未交付的新车车门,任何人都能无障碍地接触到这些还没交付的新车,质疑理想在运输



新车过程中有很多疏漏。

此外,当事人车主还向理想汽车提出三个问题,一是理想供应商有没有可能有其他用到水银的产品,比如生产水银温度计的,有没有可能生产过程中,出现了小概率污染?二是在部件测试和仓储过程中,有没有可能受到外部环境的影响?三是在部件运输和装配过程中,有没有可能接触到其他水银产品?

对于上述猜测和问题,截至发稿,理想方面尚未作出回应。

“水银到底从何而来”尚难有定论

目前双方对水银来源均未给出确凿定论。

对于车内出现水银是否和理想汽车有关系,汽车分析师张翔表示,汽车从研发到设计、生产的过程中一般不会用到水银,也不需要用到水银。汽车这100多年的发展历史中,没有哪家车企因为车内有水银而出现质量问题,汽车一万多个零件里也用不到水银。因此,理想汽车出厂时应该是不含有水银的。

而对于当事人车主猜测的气密性检测流程中的水银使用,汽车装配届专业人士分析认为,汽车制造不会用到水银,而目前密闭性测试一般是使用高强度的降雨模拟,和水银关系不大。

也有专家人士给出不同视角看法。中国质量万里行促进会汽车质量委员会主任表示,汽车内部是有可能含有汞的存在的,国标 GB/T 30512-2014(《汽车禁用物质要求》)也对车内汞的含量有具体的要求。在汽车的生产过程中,由于工艺的需求,汞会在车内多个部件中存在。修宇举例说,比如在挡把、皮革类的零配件,以及一些车载电器如收音机面板等零部件的生产工艺过程中,都有可能导致车内有汞元素的存在。

修宇补充到,理想车主车座内的汞来自哪里,这个问题目前还没有定论。但作为汽车制造商,如果不知晓汽车内部会存有汞元素这一常识,或者在未确认其车辆是否所有部件都不存在汞的情况下,就贸然宣布“对汞的使用和采购量绝对为零”,这是不专业的。

“芯慌”下的6月车市:销量同比下滑,新能源市场依旧火爆



新快报讯 记者张磊报道 近日,乘联会公布了6月乘用车市场情况,6月乘用车市场零售达到157.5万辆,同比下降5.1%,且相较2019年6月下降11%。与前几个月市场的持续增长相比较,车市零售此月稍弱于正常走势。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树分析表示,芯片短缺使得批发端销量骤减。这致使合资车企经销商进出不均衡、订单需求匹配和现有库存的不均衡等不利因素向零售终端传导,导致国内车市6月零售端销售表现偏弱。

自主品牌保持增量

自主车企在6月份继续交出亮眼成绩单。乘联会数据显示,6月中国品牌零售约60万辆,同比大增16%。中国品牌头部企业产业链韧性强、有效克服芯片

短缺压力,且在新能源市场获得明显增量,因此比亚迪、广汽埃安、长安、红旗、奇瑞等品牌同比高幅增长。

主流合资品牌6月零售量为73万辆,同比下滑18%。主流合资品牌中,日系、德系等均有不同程度的下挫,美系正逐步复苏,6月零售份额达到了10.8%,同比增加0.6个百分点。德系品牌仍处于调整蓄势的阶段。

豪华品牌6月零售量约为25万辆,同比下降1%,环比5月下降4%。乘联会方面指出,豪华车继续保持结构稳定的运行特征,这体现出消费升级趋势下高端换购需求仍旧旺盛。

出口方面,6月乘联会乘用车整车与CKD出口11.2万辆,同比增长175%。其中自主品牌出口达到8.5万辆,同比增长185%,合资品牌出口2.1万辆,同比增长100%。从欧洲市场反馈

的上汽新能源表现很好。

芯片短缺致使国内各大汽车厂商产能供给减少,批销量也因此受到了明显影响。6月厂商批发销量153.1万辆,同比下降10.2%,环比下降4.9%,较2019年6月也下降9%。由批发端销量的骤减可见,芯片不足对整个车市的影响在6月显现得更加明显。

值得一提的是,今年以来,国内车市去库存明显,部分厂商取消了库存考核,6月厂商库存持续下降到低位。数据显示,6月末,国内汽车厂商库存环比减少2万辆,渠道库存环比减少16万辆。

新能源延续高增长态势

今年来,国内新能源乘用车市场持续保持高增长态势,对国内乘用车市场的贡献也在不断加大。

乘联会数据显示,6月新能源乘用车零售销量达到22.3万辆,同比增长169.9%。零售销量突破万辆的企业有比亚迪40317辆、上汽通用五菱31285辆、特斯拉中国28138辆、广汽埃安10403辆。

6月新能源车出口呈现爆发式增长,特斯拉中国出口5017辆,上汽乘用车的新能源出口2300辆,比亚迪215辆,江淮汽车出口127辆,其他车企新能源车出口也正蓄势待发。

新势力车企中,蔚来、理想、小鹏、合

众、零跑等6月销量同比、环比均取得了正增长。豪华品牌和主流合资品牌的新能源产品市场接受度仍旧不高,但大众品牌新能源车6月零售量为8875辆,占主流合资新能源车47%的市场份额。另外,6月新能源车国内零售渗透率为14%,其中自主品牌的新能源渗透率为28.4%;豪华车中的新能源产品渗透率为14.2%,主流合资品牌中的新能源车渗透率仅有2.2%。

展望后市,乘联会表示,对于7月全国乘用车的预期,由于天气炎热和厂商高温假等因素影响,首购和换购用户在7月均不会出现较大的购车热情,所以7月历年来都是一年中的销量低谷,而在缺芯的大环境下,今年7月的车市仍将延续历年同期的低谷状态。

此外,上半年是以去库存为主特征,下半年的补库存趋势将进一步显现。芯片的短缺会在三季度大幅缓解,批发市场在8月开始呈现强势上升趋势。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道