

超427万辆新能源汽车集中召回 撕开隐藏式门把手“科技光环”

8月21日,国家市场监督管理总局集中公示9份车企召回备案公告,特斯拉、北汽蓝谷、中国一汽、东风、奇瑞、零跑、极氪、小米、小鹏九大品牌悉数在列,累计涉召车辆超427万辆,创下国内汽车市场单一共性问题召回规模的历史纪录。

乘联分会秘书长崔东树表示:“此次大规模整改并非个别车企质量失控,而是新能源汽车‘颜值优先’设计风潮与即将落地的安全新国标碰撞之下,行业主动进行的系统性风险纠偏。”

■新快报记者 刘佳淇



■廖木兴/图

召回真相

不是车门坏了
是极端工况的安全冗余不足

根据官方公告的明确性,涉事车辆的电控车门系统在常规使用场景下功能完全正常,日常解锁、开关车门均不受影响,绝大多数车主甚至从来不会用到车内的应急机械拉手。

然而,问题恰恰出在“最后一道防线”上。为了贴合极简内饰的设计风格,多数车型的应急机械拉手被嵌入门板缝隙或储物格深处,且采用与内饰面板完全一致的配色,日常状态下几乎“视觉隐形”。但当事故发生、车内光线昏暗、人员处于慌乱应激状态时,则很难在黄金逃生时间内快速定位拉手位置;车外救援人员也会因电动外把手断电缩回、无受力点,无法第一时间开门施救。据统计,全隐藏式门把手在碰撞后能通过机械方式正常开启的概率仅为19%,而传统外露式机械门把手则高达98%。

记者了解到,目前各家的改进措施主要有以下三种:免费为召回范围内的车辆在车内应急机械拉手位置加贴警示标识;通过汽车远程升级(OTA)技术升级车窗控制软件,增加事故后降窗策略;更换改进后的车内应急机械拉手盖板。同时,从各家车企的召回时间看,绝大多数车企计划本月开启召回,仅特斯拉和奇瑞新能源于9月开启召回。

“主动备案召回的车辆反而更安全、更值得消费者信任,持续主动召回整改,本质是车企持续消除车辆潜在安全隐患、敬畏安全底线的体现。”崔东树指出,汽车产品结构复杂、使用工况千差万别,任何车型都难以完全规避极低概率的设计隐患,因此车企是否主动排查、主动整改,才是衡量企业责任与产品可靠性的关键,而非是否存在召回记录。

设计误区

把“科技颜值”
凌驾于安全底线之上

为何9家车企集体在同一个细节上踩坑?在相关行业人士看来,这绝非偶然,隐藏式门把手从“小众高端配置”演变为“新能源标配符号”的背后,是行业持续多年的“颜值优先”设计风潮。

早在上世纪,隐藏式门把手仅出现在少数顶级跑车上,核心作用是优化车身流线、降低风阻系数。真正让这一设计走向大众化、全民化的,是以特斯拉为代表的智能电动车企。随着新能源赛道竞争日趋白热化,“科技感”“未来感”成为产品差异化竞争的核心卖点,而弹出式隐藏门把手、无物理按键一体化座舱等极简设计,恰好契合了消费者对智能电动车的想象,迅速从30万元以上高端市场下探至10万元级主流车型,几乎成了新能源车的“身份徽章”。

更值得反思的是,被车企反复宣传的“降风阻、提续航”优势,实际效果远低于预期。长城汽车董事长魏建军2025年12月披露实测数据:隐藏式门把手带来的风阻系数降低仅0.001,对节能几乎没影响,却使车身增重8公斤,反而可能增加能耗。

与此同时,复杂的电子结构也带来了更高的故障率,传统机械门把手仅由数个简单零件构成,而隐藏式门把手总成包含数十个元器件,单次维修更换成本可达数百元,反而增加了用户的用车负担。

国标落地

监管从“事后救火”
转向“事前风控”

此次大规模集中召回,并非监管部门的临时动作,而是一套即将实施的强制性国家标准落地前的前置引导。2026年初,《汽车车门把手安全技术要求》(GB48001-2026)正式发布,

这是全球首个针对汽车门把手的专项强制安全标准,将于2027年1月1日起正式实施。

新国标从三个核心维度划定了设计红线:一是禁用完全平贴车身的全隐藏式外门把手,要求任意状态下都必须预留不小于60mm×20mm×25mm的手部操作空间,确保断电时车外人员可徒手开门;二是强制机械冗余,每个车门(不含背门)必须配备独立的机械式内外开启把手,即便整车电子系统完全失效,也能通过机械结构开启车门;三是明确车内应急拉手必须直观可见、配备高对比度永久标识,不得被内饰遮挡或同化。

按照实施节奏,新申报车型将在2027至2028年逐步完成全部合规要求,已经获得车门把手型式批准的在售车型,缓冲期至2029年1月1日。在业内人士看来,此次超427万辆集中召回,正是监管部门针对存量车型的前置性合规推动——不等标准强制生效,提前督促车企以低成本方式补齐安全短板,这一动作也标志着国内汽车安全监管思路的重大转变。

中山大学岭南学院经济学教授林江表示,主动监管和统一整改有助于降低信息不对称,让消费者意识到新能源汽车产业正步入更成熟的质量治理阶段;短期个别品牌可能因涉及召回而承压,但整个行业反而会因规则清晰、风险可控获得广大消费者更忠实的信任。

在林江看来,强化监管将推动新能源汽车产业从规模扩张逻辑转向质量竞争逻辑。安全标准、数据监测、软件迭代乃至全生命周期管理将成为新的产业门槛,逐步替代低水平重复建设和粗放式竞争,推动市场集中度进一步提升。品牌信任也会从营销驱动转向制度驱动,消费者将更关注企业的安全冗余设计、缺陷响应机制以及长期服务能力,最终促进行业优胜劣汰,营造更健康、可持续的产业竞争新格局。

一周人物



中国科协名誉主席万钢:
“我们走到了世界前列,但还有很多事可以做”

作为我国新能源汽车产业的奠基人,中国科协名誉主席万钢近日接受新华社记者专访,复盘国内新能源汽车产业发展之路,回应行业内卷、产能争议、技术路线、出海等热点话题。

万钢表示,发展新能源汽车是我国迈向汽车强国的必由之路,最初布局源于保障能源安全、治理大气污染、抢抓产业转型机遇三重考量。在系列顶层战略指引之下,我国新能源汽车产销、出口、产业链规模均位居全球第一。

谈及技术路线,他认为纯电动是长期发展方案,插混、增程式将与之互补共存,预计二者市场占比大致为7:3。对于备受关注的固态电池,他直言产业化仍存工程难题,预计2030年前后实现规模落地。

针对行业“内卷”现象,万钢认为背后是企业的发展焦虑。市场规模快速扩张之下,部分企业迷失竞争方向。车企应当找准目标客群,深耕细分赛道,重视后市场服务建设,以用户需求指引产品开发。对于海外“产能过剩”的质疑,他予以否定,指出我国汽车千人保有量仍远低于欧美日,相关说法更多源于市场竞争带来的压力。

在出海议题上,他提出,国内车企短板集中在海外本地化服务体系不足,建议布局本地化生产,定向培育海外营销服务人才,塑造中国汽车品牌国际形象。

展望产业未来,万钢提出,下一步要重点攻坚氢燃料电池,破解商用车高碳排放难题,同时推进“聪明的车+智慧的路+遍布的云”智能网联体系建设。他强调,我国新能源汽车虽已走到世界前列,但后市场、用户培育等诸多功课仍需补齐,行业应当秉持长期主义,在全球产业中做好合作者、先行者、引领者,坚持开放共赢,推动全球汽车产业绿色转型。

(新快报记者 刘佳淇整理)

一周股市

汽车整车动态行情

5日涨幅前五 (截至8月25日)

上汽集团(600104)	+3.00%
广汽集团(601238)	+2.75%
比亚迪(002594)	+2.04%
东风股份(600006)	+0.75%
长城汽车(601633)	+0.46%

5日跌幅前五 (截至8月25日)

江淮汽车(600418)	-4.16%
北汽蓝谷(600733)	-3.49%
江铃汽车(000550)	-2.90%
赛力斯(601127)	-2.14%
众泰汽车(000980)	-1.19%



更多优质汽车资讯
请关注新快报汽车视频号及新快网汽车频道