

四部门联手,对“速成车”说不!

据人民日报客户端报道 工信部等四部门10日公开发布关于进一步加强汽车产品创新设计和研发测试验证有关管理工作的通知(征求意见稿)。汽车产品创新设计技术指南围绕虚拟操纵件、门把手、新型人机交互系统、大角度座椅等方面提出具体测试验证要求。

业内普遍认为,四部门发布的新规是对“速成车”说不!

这几天,舆论广泛关注尊界V800刹车踏板支架断裂事件,讨论的焦点就是汽车尤其是“速成”新能源车的安全问题。尽管事件有待权威的调查结论,但有一点毋庸置疑:一辆汽车的刹车踏板,绝不应该在驾驶中出现“断裂”!

何为“速成车”?这其实是对那些为了抢占市场份额,过度压缩研发周期,删减实车验证流程而推出的车型的统称。“有的品牌为了追求上市速度,很多该做的实验没有做,消费者成了‘试车员’。”北京现代总经理李凤刚曾在2026年中国汽车论坛上直言。

“速成车”以“快”抢占市场,却在“缺”上埋下隐患,背后暴露的是流程缺位、验证缩水。

某车企测试工程师解释:“一款新车型仅在测试流程中往往便需要完成制动、转向、操稳性、平顺性、动力性、经济性等基本参数测试。此外,高温、高原、极寒标

定和环境适应性里程测试也都必不可少。”

完成这些测试,自然要付出相应的时间。同济大学汽车与能源学院教授朱西产在采访中表示:“在新车型的整个开发周期中,整车道路测试需要两冬两夏,即便是小改型,一冬一夏、3万公里真实道路测试也是必要的。”朱教授还举了一个例子:现在有很多针对“速成车”易生锈的投诉,其中湿热、腐蚀测试缺失是重要诱因之一。

一个案例是,某新能源车企在新车门把手测试中,总测试次数为1万次,其中仅2000次为实物测试,其余8000次全部由仿真完成。有的车企只做20%的真实测试,剩余的80%测试依靠仿真测试完成。

“速成车”以仿真测试代替真实路测的投机取巧,是极限工程测试的大幅缩水,是删减验证科目、跳开验证流程的偷工减料,而

这些,最终却在由消费者买单。

今年夏天,重庆持续遭遇40℃以上的极端天气,不少某品牌新能源车主发现,车辆在行驶中出现空气弹簧漏气、车身单侧塌陷的情况,车辆无法继续行驶。一遇高温就集中趴窝,不免让人质疑:上市前的极热试验究竟到不到位?

我国汽车市场竞争激烈,一些车企不“卷”质量“卷”速度,最终被证明:此路不通。追求“上新”速度的“速成车”无法在市场竞争中行得远、跑得稳。

今年7月,全国汽车标准化技术委员会公开征求意见,拟将三类新能源汽车可靠性行驶试验总里程统一提至不低于3万公里,与燃油车标准对齐。

中国汽车流通协会乘联分会负责人崔东树将此措施比喻为新能源车的“成人礼”。崔东树说:“标准的出台旨在遏制开发周期快速缩短的趋势,让新车型测试更加规范,标志着中国新能源汽车产业正式告别政策‘襁褓’,从‘培育优先’转向‘规范优先’。”

达到“3万公里”的标准虽然不能直接和车辆安全画上等号,但是整顿“速成车”的信号灯已经亮起——车企“上新”靠的是技术水平和生产效率提升,而不是少做了本应该做的测试;车企提高开发效率,不能以质量品质降低和安全保障缺失为代价。

今年8月,工信部等部门联合发布通知,在全国范围内开展为期1年的道路机动车辆产品生产一致性和质量提升专项行动,集中整治道路机动车辆产品生产一致性、可靠性、耐久性、新技术测试验证等四方面问题。

四方面分别在查什么?

查一致性,严防“送检一套、量产另一套”;查可靠性,检验车辆能否在日常使用中稳定运行不出故障;查耐久性,不仅关注新车设计使用寿命,还关注投产前的研发周期情况;查新技术测试验证,检验创新设计的风险评估是否充分,新材料、新结构是否存在产品缺陷、疲劳失效等风险隐患。

对于个别企业存在片面追求降低成本、忽视产品质量要求的问题,对于将未经充分测试验证的技术或设计上车应用,带来产品质量安全隐患的问题,10月10日监管部门祭出重拳,就是从汽车产品创新设计验证测试源头予以纠偏。

安全是汽车工业不可逾越的红线,保障安全是中国汽车最重要的功能。对于消费者而言,车辆可以不具备顶尖的加速性能或智能配置,但绝不能关键时刻,在最基础的安全问题上“掉链子”。

“稳”是一种更持久的“快”。近年来,我国汽车产业尤其是新能源汽车产业实现了跨越式发展,来之不易的产业生态、社会信任、消费者口碑,需要产业各方共同维护。创新脚步不会因为精益求精而变慢,安全才是中国汽车越跑越稳的底气所在。

2027年7月1日起实施。

其四,“小蓝灯”被纳入规范范围。7月底起,工业和信息化部对汽车产品公告申报从严审核。因蓝色不符合现行汽车外部灯光颜色标准,新申报乘用车不得原厂配置辅助驾驶“小蓝灯”,存量车辆暂不强制处置。

其五,开展生产一致性检查。在全国范围内集中整治道路机动车辆产品生产一致性、可靠性、耐久性、新技术测试验证等四方面问题。严防“送检一套、量产另一套”,检验创新设计的风险评估是否充分,新材料、新结构是否存在产品缺陷、疲劳失效等。

从门把手、组合驾驶辅助,到生产一致性检查和研发测试验证,今年出台的一系列标准和措施指向明确:创新可以快,但试验验证必须充分,汽车安全底线必须守牢。

其二,辅助驾驶有了首个强制国标。6月,《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》(GB 47955—2026)获批发布,针对L2级组合驾驶辅助划定安全底线,对基础单车道、基础多车道、领航驾驶辅助三类系统,从人机交互、驾驶员监测、数据记录等方面提出安全要求,2027年1月1日起实施。

其三,高阶自动驾驶明确准入基线。7月,我国首部L3、L4级自动驾驶强制性国家标准《智能网联汽车自动驾驶系统安全要求》(GB 44721—2026)发布,