

安全碰撞“罗生门”背后的江湖

一场“罗生门”，正在国内汽车行业上演。这场戏的主角，是广汽本田汽车有限公司、中国保险汽车安全指数（C-IASI）以及背后的利益相关方。随着6月20日晚间，C-IASI官网上一则强硬声明的发出，引发了外界的质疑。

6月19日，中保研C-IASI公布了广汽本田皓影的评测成绩。然而，6月20日，人们在中保研官网已经无法查询皓影的碰撞测试成绩，此前可打开的链接已无法开启。此前的数据在车迷颇为关注的车内乘员安全指数方面获得优秀（G）评价，但能明显看到车辆在25%偏置碰撞中，A柱出现

弯折现象。

中保研先是放出肉眼可见A柱弯折的视频和图片，在所有人认为这次皓影成绩应该要扑街的时候，但官网流出的成绩却是总体碰撞良好。正当大家一片哗然的时候，中保研官方发布了数据被盗的声明。剧情反转，再反转，整个事件瞬间变得扑朔迷离起来。

中保研有盈利诉求

发布在C-IASI官网上的声明，落款是“中保研汽车技术研究中心（北京）有限公司”。天眼查信息显示，该公司背后的股东分别是中保研汽车技术研究院有限公司（简称“中保研”，持股65%），以及中国汽车工程研究院股份有限公司（简称“中国汽研”，持股35%）。中保研是由中国保险行业协会于2015年牵头发起的，而中国汽研为中国通用技术（集团）控股有限责任公司旗下全资子公司，于2012年在上海证券交易所挂牌上市。根据相关说法，两家公司之所以联手打造

C-IASI，可以简单理解为一个“有想法、一个有技术”。在业务模式上，中国汽研与中汽中心类似，双方都是面向汽车企业的汽车工程技术应用服务商。在中保研于2019年测试的27款车型中，大部分车型的成绩都不好。中保研正在以迅雷不及掩耳之势，用苛刻的标准去强化自己的行业威信。尽管外界都非常期待C-IASI能够像美国的IIHS那样，客观地告知消费者不同车型的安全性，但利益决定立场，对汽车企业有着利益诉求，这就不免导致争议。

为什么A柱弯折了还能拿A？

从中保研的评级规程来看，正面25%偏置碰撞的评级主要分为车辆结构、假人受伤、约束系统和假人运动部分。车辆结构等级的评定是以侵入量来测量评估的，完了之后再根据乘员舱结构的完整性定性。观察结果对等级进行修正（降级），这个很重要。对于侵入量划分，主要为乘员舱上部和乘员舱下部两部分。很多人可能不知道的是，判断乘员舱上部侵入的参考区域是转向管柱、A柱上铰链、上仪表盘以及左下方仪表盘。

没错，其并没有涉及A柱本身的侵入量，意不意外？可能有人会问，那照这么说，即使A柱断了，而评级的几个区域侵入量又在合理范围内，车辆结构评级依然能获得好成绩咯？以评级规程来说，理论上是这样的（抛开乘员舱结构的定性观察结果）。但问题是：你说A柱都断了，乘员舱侵入量还能乐观么？25%小面积偏置碰撞并不是全球通用的测试标准，主要是美国IIHS和中国C-IASI在使用。对比IIHS与C-IASI官

网后，相较于IIHS提供的清晰度更高的图片和视频，C-IASI公布的图片和视频都显得较为模糊。这意味着，在打造公信力的过程

中，C-IASI还有许多欠缺之处。

皓影这次在中保研的成绩究竟怎么样？依然是等中保研官方发布为准。

没有利益往来才能真正公正

舆论热议此次“皓影事件”的背后，实际上反映出消费者对一个公正评价体系的热切需求。

“想要做到真正的客观公正，那就必须斩断和汽车企业之间的利益链条。”汽车行业资深分析师贾新光表示，可以参考美国IIHS和NHTSA（美国高速公路安全管理局），两者最大的特点是不存在与汽车企业的利益往来，甚至是站在“对立面”的。

据悉，IIHS是由美国的保险公司投资，具备全面的检测和试验能力，还会调研不同车型的伤亡率情况，其评价结果将会直接影响保险公司对不同车型制订的保费系数。其主要目的是告知消费者不同车型的安全风险，为其购买决策提供指导，并为保险公司带来保费上的直接收益。

是否有必要同时满足欧标和美标？

我们是在比较谁比谁评测更好吗？我们作为消费者，不是应该关注车辆安全本身吗？

如果是真正有实力的竞争者，那对推动中国汽车产品安全升级肯定是有利的，但如果不是呢？粗粗一算，国内120家整车厂每年围绕碰撞测试产生的合同费用至少100亿元以上。那对整车企业而言，无非就是多了个“婆婆”，增加无谓的成本，而成本总要有入埋单，最终为此付出代价的还是消费者。

欧标和美标是两套测评体系，因为这两套标准都是针对当地不同的情况制订的。欧洲的车拿到美国去卖，或美国的车拿到欧洲去卖，都要在安全配置上进行有针对性的调整。所以，汽车公司会有欧版车和美版车。某车企技术高管透露，正常情况下，一辆满足欧洲

标准的车，如果要同时满足美国标准，需要增加4000元左右的费用，并且这还是在车身结构可以同时满足欧标和美标的基础上。

中保研简单引进IIHS的标准，虽然从表面上看，使得之前在中保研碰撞中获得五星的产品纷纷露出“马脚”，感觉上是对现有碰撞规则的一次大挑战，但从本质上来说，其仍然没有解决中国汽车碰撞标准的根本问题。

中保研至少从目前的表现看，还看不出它是非盈利机构的底气。

前来搅局的中保研从一定程度上来说，确实反推了中国碰撞测试。至于有些踩着C-NCAP去捧C-IASI的人，真的大可不必。两家碰撞测试的内容差别本身就是互补性质的，对应的就是日常生活中更多的碰撞场景。（综合媒体报道）

全新UR-V上海区域上市

6月16日，东风Honda全新UR-V在上海登场，宣告其正式登陆华东市场，再掀高端SUV新风潮。当晚，东风Honda上海全体经销商与近百位上海媒体界人士，以及诸多上海市民共同见证了这一精彩时刻。

作为Honda在华推出的旗舰SUV，全新UR-V定位“高品位旗舰SUV”，融合高端品质、奢享空间、澎湃动力、考究工艺和丰富先进科技等优势于一身，恰好与广大新中产阶级对理想座驾的需求不谋而合。该车市场指导价24.68万~32.98万元。全新UR-V宽享大五座布局和超越2.8m的长轴距，承载着全家出行的超大

舒适空间。赏心悦目的内饰设计，加之纯平地地板和高质感真皮座椅，让人尊享最顶级的舒适体验。

全新UR-V继续搭载Honda最新的370TURBO和240TURBO两款发动机，沿袭Honda纯正的动力血统，与之匹配的分别是9AT和CVT变速箱，共同演绎极致性能。

为提升操控乐趣，全新UR-V新增HDC陡坡缓降、SDA直线行驶辅助功能，与原有的Real-Time AWD智能四驱、ADS全时自适应减震与IDM多路况智能驾驶适应系统完美配合，持续为时代精英营造优越驾乘体验。（行成）

埃安V携《味道》首映上市



6月16日，广汽新能源旗下的埃安V正式上市，并在广州、上海、深圳三地举行云上市发布会。发布会上，广汽新能源总经理古惠南揭晓了埃安V 5款配置车型（包括60智领版、70智领版、70Plus智领版、80智领版

和80MAX版）的售价，补贴后售价为15.96万~23.96万元。此外，由广汽新能源携知名导演王维明联手打造，由演员李光复及王道铁主演的《味道》，在广、深、沪三地埃安V云上市发布会现场进行了全球首映。（安东）

巴斯夫与广汽新能源探索数字化解决方案

近日，巴斯夫宣布与广汽新能源签署合作协议，深化战略合作伙伴关系，探索汽车行业的数字化解决方案。巴斯夫也将首次在中国推出数字化平台，助力喷涂车间提升产品质量与运营效率。

在初始阶段，该平台可以实现零散数据的数字化和整合，并且通过数据分析评估数据的可用性和成熟度。之后，该平台将定制数字化解决方案，着重提升广汽新能

源喷涂车间的运营和决策。目前，巴斯夫专家已经为广汽新能源使用这一平台的员工提供了培训。随后，其会添加和定制更多的模块与解决方案。巴斯夫成为广汽新能源从电泳、中涂、色漆到清漆100%的涂料供应商。巴斯夫提供的产品组合还包括用于提高整体涂层工艺质量与效率的数字化解决方案，以应对汽车行业的数字化需求与挑战。（存宇）