

为何“错永远不在特斯拉”？

频发事故的特斯拉，能够对用户说上一句
“Of Course I Still Love You”吗？



特斯拉又出事了，这一次，“还是”车主的问题。

1月19日，车主驾驶特斯拉Model 3电动车回家，在驶入小区地下车库的途中起火。事故车辆的前挡风玻璃、车窗玻璃、内饰座椅完全被烧毁，只剩下车架外

壳。
1月20日，特斯拉方面对此回应，此次起火事故发生在上海某小区的地下车库内，事故未造成人员伤亡。据驾驶员自述和对车辆数据的分析，初步判断事故由车底发生碰撞引发。

济参考报》针对频发的特斯拉失控事件发声了，文章中对于特斯拉最近事故频发、质量问题、频繁降价以及欺

诈销售的负面新闻来了一次大汇总，文章的标题是《别让“失控”的特斯拉毁了新能源汽车的前途》。

“错不沾身”
的特斯拉

如果我们细究一下，特斯拉的问题其实可以拆分成两个问题：第一个问题是，为什么特斯拉会频繁出现质量问题？第二个问题是，为什么特斯拉把问题都甩锅给消费者？

需要注意的是，底盘磕碰是日常驾驶情境中经常会遇到的问题，特斯拉Model 3的电池仅仅因为撞击就发生自燃，就这一点，不由得让人对特斯拉整个电池系统的安全性产生怀疑。

依记者看来，频出质量问题主要是由于产品相对老化，面对智能化（自动驾驶）加速发展，以及电池容量扩大、充电时间加快，软硬件的匹配性没有很好地得到解决。就拿热销的Model 3车型来说，其实这个车型已经问世近5年了，面对不断升级的电控系统、智能驾驶系统，从匹配性上说，产品架构可能存在问题。

此外，其引以为傲的自动驾驶系统还不能算很成熟，811三元锂电池的安全性，尤其在大容量快充模式下的安全性离消费者的要求还是有一定距离的。

如今的高新技术层出不穷，特别是在新能源汽车方面，在这个产业狂奔、技术狂奔的时代，更加需要共同呵护技术方向、产业前景，对技术应用应该采取谨慎态度。而作为新能源汽车行业龙头的特斯拉为了扩产能、降成本，费尽了心力，技术应用并没有做到谨慎。

而特斯拉的资本故事、马斯克宏大的“火星移民”计划，容不得特斯拉的产品出现明显的错误。如果不甩锅给消费者，就是间接承认自己的产品还不完善，资本市场就会起反应。资本市场成就了特斯拉的高光时刻，也能让马斯克逐步实现自己的梦想。如果被资本市场抛弃，后果不堪设想。

面对这些事故，对于特斯拉而言，“只能硬怼”。

在见证了特斯拉反复降价、随意简配等操作之后，我们可以看到，特斯拉的车主和粉丝对于这个品牌真的有着极高的包容度。如果说，之前那些只是特斯拉对消费者要的一点小心思，那么当看到特斯拉面对车辆失控、起火等事件时的“甩锅”，狂热的粉丝们是否又该清醒一些了呢？

特斯拉对其产品系列命名“Sexy”，包括Model S、Model 3、Model X和Model Y车型。打头的是“Model”，“Sexy”和“Model”两个词语在英语中都十分的人性化，让人感觉其产品似乎不是冷冰冰的机器。更有甚者，同样是马斯克旗下的卫星发射公司SpaceX公司，在几次火箭回收画面中，迎接火箭归来的甲板上写出的标语是“Of Course I Still Love You”，译成中文就是“我当然一直爱着你”，多么温情脉脉，特斯拉能对买了汽车产品的消费者说这句话吗？（王文）

汽车芯片荒仍在发酵 中国市场高端车更受冲击

汽车行业芯片短缺问题持续蔓延，已经在全球范围内导致至少10家国际车企减产，甚至停产，包括大众集团、福特汽车、丰田汽车、FCA等。此外，通用、雷诺、宝马也纷纷表示，正面临芯片短缺问题。有专家表示，如果芯片短缺问题得不到解决，部分生产商从今年2月份开始，每周产量将减少10%~20%。

第二季度，甚至会持续到下半年。而大陆集团早在去年年底就曾表示，“虽然半导体制造商已经扩充产能，但汽车芯片的交货期限普遍在6~9个月，因此潜在的交付瓶颈有可能持续到2021年。”由于芯片行业的动态变化，具体影响尚难判断，但芯片价格上涨将不可避免。

中高端汽车受冲击大

车规级芯片供需失衡

对国内汽车芯片短缺问题进行调查后发现，与自动驾驶、座舱芯片相关的芯片没有明显缺货现象，短缺的芯片主要有两种：一种是应用于ESP的MCU，在中国市场上，一般10万元以上的车型，特别是中高端车型都会配备ESP；另一种是ECU中的MCU，而ECU广泛应用于汽车各控制系统，被喻为“行车电脑”。
1月19日，中国国际经济交流中心总经济师陈文玲表示，受芯片短缺影响较大的主要是中高端汽车，其半导体芯片使用比重高，技术也更复杂。陈文玲指出，中国汽车产业正在加速向中高端转型升级，特别是立足5G等新基础设施的无人驾驶汽车、智能网联汽车正在快速发展，半导体芯片是这些汽车的神经系统，而其断供或在短期内影响汽车行业向高端化、智能化、自动化、网络化升级。（蒋鑫）

对于芯片短缺造成的汽车工厂减产现象还会持续多久的疑问，地平线CEO余凯认为，“到2021年年中就会恢复。”余凯认为，在芯片方面，整个供应链对需求变化有较好的适应性。IHS Markit则预计，与芯片相关的供应问题将持续到

东风芯片4月量产

近年来，随着国产化替代的加速，国内厂商（如中车、比亚迪、士兰微、斯达等）也在奋起直追，但在车规级芯片模块等高端产品上仍有较大差距，市场占有率不足10%，国产化替代有很大空间。为改变被动局面，东风与中国中车合作，于2019年合资组建智新半导体，在两年翻一倍）逼近物理极限，在IGBT芯片模块中，芯片封装的地位显得愈发重要。优良的封装技术能最大化地发挥芯片的性能，减小寄生参数，优化能耗，提升系统可靠性。董鸿志称，国内的功率半导体市场长期被英飞凌、富士电机、安森美等欧、美、日系大厂垄断。

智新半导体公司执行副总经理董鸿志表示，随着摩尔定律（处理器的性能每隔两年翻一倍）逼近物理极限，在IGBT芯片模块中，芯片封装的地位显得愈发重要。优良的封装技术能最大化地发挥芯片的性能，减小寄生参数，优化能耗，提升系统可靠性。董鸿志称，国内的功率半导体市场长期被英飞凌、富士电机、安森美等欧、美、日系大厂垄断。

近年来，随着国产化替代的加速，国内厂商（如中车、比亚迪、士兰微、斯达等）也在奋起直追，但在车规级芯片模块等高端产品上仍有较大差距，市场占有率不足10%，国产化替代有很大空间。为改变被动局面，东风与中国中车合作，于2019年合资组建智新半导体，在两年翻一倍）逼近物理极限，在IGBT芯片模块中，芯片封装的地位显得愈发重要。优良的封装技术能最大化地发挥芯片的性能，减小寄生参数，优化能耗，提升系统可靠性。董鸿志称，国内的功率半导体市场长期被英飞凌、富士电机、安森美等欧、美、日系大厂垄断。

事故频发，
除了甩锅还是甩锅

特斯拉这些年来的官方声明一直非常稳定，不论是失速、自燃，还是车顶玻璃飞出、踏板失去控制，官方声明永远都处乱不惊，因为错永远不在它。

2020年，特斯拉因“断轴风险”在中国宣布召回近3万辆汽车，其中包括进口Model S、Model X两款车型，更换新的悬架连杆部件。正当大家觉得“特斯拉承认了错误”的时候，外媒曝光特斯拉在给美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）的一封信中表示，之所以出现“断轴”等案例，是因为中国车主驾驶习惯不好，爱蹭马路牙子、过大坑等。特斯拉向NHTSA表示，不认可中国的监管机构，但同时表示，无论如何，其都在进行自愿召回，以避免“在行政程序中承担沉重的负担”。中国媒体怒批“特斯拉的恶意甩锅是对中国消费者的傲慢无礼”。

此次起火事故发生后，特斯拉同样将起火原因归结于地面的碰撞。对于特斯拉愈发熟练的“甩锅”手法，网友们疯狂“阴阳怪气”：“对对对，特斯拉没错，都是地面先动的手！”

今年1月9日，特斯拉相关负责人向媒体提供了一份NHTSA对特斯拉涉及“车辆存在缺陷，可能导致

汽车突然意外加速，从而可能引发撞车等事故和人员伤亡”问题的调查报告。

该报告显示，没有证据能证明这些车辆存在“突然意外加速”的质量缺陷。这个暂时的鉴定结果就被表述为“246个特斯拉失控加速案例全部都是驾驶员踩错踏板造成的”！

据媒体不完全统计，在中国，2020年被报道的特斯拉疑似失控事故就有11起。去年5月21日，杭州萧山一位女车主驾驶Model 3进入车库低速行驶时，车辆突然无故加速，后来利用车身与墙体摩擦并拼命踩刹车才停住；6月，南昌一位车主驾驶Model 3过程中，车辆突然提速，撞上土堆导致翻车起火；9月，四川一位特斯拉车主在驾驶过程中，车辆失控，造成2死6伤；12月，北京一辆白色特斯拉Model S失控撞楼，深圳一辆特斯拉Model S行驶途中突然加速撞出出租车，随后追尾了一辆货车……在上述数十起疑似失控事故中，特斯拉的回应一律为系统显示正常，是车主的责任。个别案例中，特斯拉甚至在车主不知情的情况下，后台清除了撞车时的行车记录。特斯拉的“失控”问题也引起了国家级媒体的关注，近日，新华社和《经