

车内空气质量强标渐行渐近

征求意见稿通过后,将于2017年1月1日实施

本报记者 阮希琼

新年伊始,便有好消息传出:呼吁多年的车内空气质量强制性标准呼之欲出。日前,环境保护部科技标准司对《乘用车内空气质量评价指南》进行了修订,并发布了征求意见稿。除了对标准中有害物质的浓度限值进行了调整,并补充了标准具体的实施办法之外,汽车厂家强制执行的时间表也已经明确:若征求意见稿通过,2017年1月1日起,所有新定型销售车辆必须满足本标准要求;此前已经定型的车辆,自2018年7月1日起实施强制性标准要求。

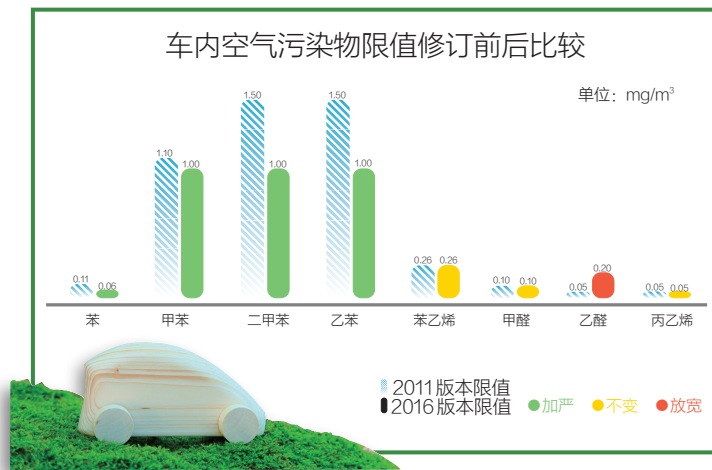
有害物质浓度限值有所调整

在修订好的新标准中,依然对苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛八种有害物质进行了严格的浓度限制。值得注意的是,标准修订初期提及的TVOC(总挥发性有机化合物)和多环芳烃等物质暂时不会纳入标准。另外,新标准对于有害物质的浓度限值也进行了调整。其中,苯、甲苯、二甲苯和乙苯的浓度限制都有所加严,而乙醛的浓度限值由 $0.05\text{mg}/\text{m}^3$ 放宽至 $0.20\text{mg}/\text{m}^3$ 。新标准意见稿编制说明指出,乙醛对人的健康影响较甲醛小,限值有所放宽,但仍低于国际上广泛认可的 $0.30\text{mg}/\text{m}^3$ 安全阈值。

国家室内车内环境及环保产品质量监督检验中心主任宋广生说:“总体看强制性标准严于原来的推荐性标准,更加有利于保护驾乘人员的身体健康和安全。”

明确了受检车辆的要求

由于整车VOC(挥发性有机化合物)的检测受到外部影响大,受检车辆的下线时间、储存、



运输环境等都会造成测试结果的偏差。因此,新标准还补充了对受检车辆的规定。

对于受检车辆的运输,新标准规定,汽车在运输过程中应保持密闭状态,运输过程中严禁暴晒,内部件覆盖物(如出厂时保护内饰的塑料薄膜)在实验前不得破损。

此外,新标准规定,受检车辆为新下线后 28 ± 5 天以内的车辆,而下线时间超过33天的车辆更应该满足标准规定的限值要求。宋广生表示:“新标准要求检测时间在新车下线后 28 ± 5 天以内,这比较符合多数汽车产品在1个月左右时间内交付到消费者手中的实际,也与国际标准保持一致。”

将对环保一致性进行抽检

除了对于有害物质的浓度限值以及受检车辆的要求外,关于车内空气质量强制性标准如何实施,一直是全社会关注的话题。究竟是抽检还是送检?管理部门如何操作?新标准的征求意见稿给出了答案。

新标准要求,强标实施以后,汽车制造企业或者授权代理商应向环境保护主管部门上报备案,并按

规定公开拟批量生产车型的室内空气质量信息,其中包括样车室内空气质量测量结果、主要内饰零部件配置等相关信息。

而主管部门将对车辆实际检测结果与车企所提供的备案信息是否一致进行检查。检测方法为随机在生产线上抽取,如果检测发现8项指标中任何一种污染物超标,则判定环保一致性检测不合格。

值得注意的是,主管部门在组织实施环保一致性检查时,可以不受时间上的规定限制。也就是说,对于抽检的产品,可以不放置 28 ± 5 天就进行检测。这也就意味着,新标准一旦落地,在执行环节会非常严格。

不过,记者在对业内人士的采访中了解到,对于环保一致性检测的规定,目前有整车厂对执行存在一些异议。有整车厂建议,环保一致性检测的抽检产品也需放置 28 ± 5 天。另外,产品放置自然环境中,环境温度、湿度对于测试数据影响较大,与整车厂所申报的数据差异难以确认。因此,有整车厂表示,若抽检产品的检测结果不满足国家标准,应予以通报,但若与申报数据有偏差便视为不合格的规定略显苛刻。

强标需将消费者权益保护落到实处

本报记者 阮希琼

在笔者的印象中,2013年中央电视台曝光包括奔驰和宝马在内的一些品牌轿车出现车内空气质量问题后,业内就一直呼吁将《乘用车内空气质量评价指南》转变为强制性标准。在各界人士的呼声下,车内空气质量强标呼之欲出,然而一直没有出台明确的时间表。此次征求意见稿推出并确定了实施时间,一些担心车内空气污染的消费者可算是吃了颗定心丸。

不过,笔者也注意到,此次征求意见稿重点提出了对于整车厂的要求及检测规范,但在后续实施过程中,是否能够切实维护消费者权益依然存在问题。

首先,此次征求意见稿并没有提及强制性标准的法律授权问题。

这就意味着,对于未达标的企业如何处罚、由哪些部门进行处罚,依然没有确定。据环保部科技标准司标准处处长裴晓菲介绍,目前来看,车内空气质量强标或与《缺陷汽车产品召回管理条例》相挂钩。

不过,即便是有了召回制度做保障,具体操作起来依然困难重重。国家质检总局缺陷产品管理中心汽车召回部主任肖凌云指出,召回的发起来源于消费者投诉,而从目前消费者投诉的情况来看,普遍描述不清异味情况,因此管理中心难以开展调查。其次,影响车内空气因素实在太多,即使发现问题,也难以辨别源头,对于缺陷汽车召回后该如何处理存在疑问。再者,按照征求意见稿的要求,受检车辆是为新下线后 28 ± 5 天,并且有严格的运输要求。但在消费者投诉

后,车辆往往超过时限,且也有消费者安装后装产品,此时检测出的结果是否有参考价值无法界定。

除了后续执行外,从消费者的角度来看,虽然车内空气质量强标能成为消费者投诉、索赔的重要依据,但车内污染物需进行专业检测,而消费者显然不具备这样的能力,这就使得维权成本大大提高。

车内空气质量即将推出强标,对于消费者来说无疑是个喜讯,其最终目的是为了保障消费者的合法权益,还消费者一个自由呼吸的健康车内环境。在后续执行中,强标也必须从消费者的利益出发,切实保障消费者的合法权益。毕竟,在我国现有的汽车市场环境,消费者仍属于弱势群体。莫让即将出台的车内空气质量强制性标准成了“有标准无执行”的一纸空文。

大陆开发新型车载收音机平台

本报讯 汽车智能化正使车载收音机变得越来越复杂。为应对此类挑战,日前,大陆集团开发出了先进的车载收音机平台,该平台用一枚处理器就能控制多种功能,极大地减少了硬件数量。

据悉,大陆集团的收音机平台采用了软件式核心收音技术,即尽可能用软件替代成本高昂的硬件。大陆集团将收音机平台安装到了一块经高度优化的系统芯片中,该系统采用了一枚多核处

理器作为平台核心,由其进行各种人机交互,实现互联和多种音响后处理功能。同时,该系统还发出了先进的车载收音机平台,该平台用一枚处理器就能控制多种功能,极大地减少了硬件数量。此外,该车载收音机平台支持通过MirrorLink、Android Auto、苹果CarPlay或百度CarLife等多种标准推送智能手机上的应用和内容,使驾驶员在享受丰富功能和互联服务时也能确保安全。(楼丽佳)

博世开发智能油门踏板

本报讯 日前,博世推出了一款智能油门踏板,该油门踏板能够通过踏板轻微震动的方式向驾驶员传达信息,避免重踩油门。

同时,如果汽车配备了驾驶辅助系统,该油门踏板就会化身警示器。譬如,博世智能油门踏板能与驾驶辅助系统互联,在车辆超速过弯等危险情况下,通过踏板触觉反馈来提醒驾驶员。

智能油门踏板还能帮助驾驶员在轻踩油门的基础上实现加速。此外,以前驾驶员只能依据仪表盘上的指针来判断何时换挡,而智能油门踏板能通过明确的触觉反馈告知驾驶员最佳的换挡时间。

据统计,通过与汽车其他功能的互联,踏板的触觉反馈功能可以协助驾驶员降低达7%的燃油消耗。(楼晶莹)

豪威科技与应科院开发HUD

本报讯 日前,先进数字成像解决方案的领先开发商豪威科技公司和香港应用科技研究院宣布其成功开发了一款应用于下一代汽车的平视显示装置(HUD)。

该HUD在白昼下也能为驾驶员提供明亮及清晰资讯。据悉,该HUD产品能产生720p高清影像,并能降低功耗、大幅提

升对比度和扩展工作温度范围。应科院高级经理陈建荣表示:“应科院与豪威科技的合作基于一个简单的概念,就是在驾驶员的视线内提供更明亮和清晰的资讯,从而提升驾驶安全。我们将继续合作研发基于二维全息成像技术的HUD,该产品预计于2016年推出。”(王京)

皮尔博格推新型电动真空泵

本报讯 德国KSPG集团旗下的皮尔博格品牌几十年来一直致力于制动助力器真空泵的研发。日前,皮尔博格推出了新款EVP40电动真空泵,该新型电动真空泵可控可调、坚固耐用、安全可靠,达到了连续运行时间超过1200小时的苛刻标准。

目前,汽油发动机需要在越来越大的范围内增加额外的真空泵。但很多汽油发动机因为经常挂挡或换挡,会造成进气歧管内

的真空压力不足,增加油耗和排放。因此,电动真空泵正被越来越多地应用于真空制动助力器和其他气动系统中。

据悉,皮尔博格EVP40电动真空泵使用更少的组件,可无缝对接,最大程度地缩短了启动时间,从而降低了费用。它可以单独安装,避免了安装空间方面的问题,并通过减少转数,使用更大、更牢固的部件以降低磨损。(张倩)

麦格纳在沪新建座椅工程中心

本报讯 日前,全球领先的汽车零部件供应商麦格纳在上海徐汇区成立了一家新的座椅工程中心,此举进一步拓展了麦格纳在中国的业务足迹。

据悉,该座椅工程中心将设一个座椅实验室以及一个样件车间,初期将雇佣约60名员工,全

面投入运营后预计将雇佣100名员工。新成立的工程中心将更好地促进麦格纳在中国的发展。“我们承诺将在本土市场为客户提供更好的创新研发和技术支持,中国工程中心的成立无疑强化了这一点。”麦格纳座椅总裁麦克·比颂说。(傅文)