首个车内空气标准明年3月1日起正式实施

治“标”了，更待治本

□ 本报记者 姜 靖

车内空气污染空气污染终于有了首个正式标准。

近日，国家环保部与质检总局联合发布《乘用车内空气质量评价指南》(以下简称《指南》)，对车内空气中的苯、甲苯、二甲苯、乙苯、苯乙烯、甲醛、乙醛、丙烯醛等8种常见的车内挥发性有机物浓度设定了浓度限值。该标准将于明年3月1日起正式实施，除适用于新汽车外，已销售的车辆亦可参照使用。

然而，由于此次发布的指南标准为推荐性国家标准，而不是强制性国家标准，加之车内空气质量检测条件较为复杂等原因，究竟能够收效多少尚难预料。

一车藏百“毒”

“新车都有味儿，我们这车绝对没问题。”面对捂着鼻子从车里跳出来的客户，小王连忙解释。

“使的材料不达标吧？不然怎么那么大味儿啊？”客户不相信地摇摇头。

“你看这辆纯进口车，也有味儿，你开段时间就好了……”

11月30日，北京回龙观某汽车交易市场，眼前的一幕让记者倍感熟悉。

也就在两年前，记者挺着大肚子来这里买车，被当医生的妈妈大呼小叫地从新车里“揪”出来。“那么大味儿，对肚里小孩不好。”

大家的担心并非空穴来风。据报道，美国把车内污染与室内污染等一起作为人类健康的五大危害之一。早在2006年，美国AnnArbor环境集团发布的报告显示，车内空气中的有害化合物含量是家居和办公室中的5到10倍。新车出厂后车内有害气体的挥发时间至少需要6个月以上。

另一份来自中科理化环境分析研究中心的《国内汽车空气质量报告》也显示，车内总挥发性有机化合物（TVOC）与室内空气质量标准比较平均超标30%，而随着车辆使用年限和行驶公里数的提高，TVOC呈线性下降趋势。此外，车辆内部潜伏着金黄色葡萄球菌以及大肠杆菌，甚至霉菌、绿脓杆菌和肺炎链球菌等。和TVOC不同的是，使用年限越久的车型所含菌落数量越高。

想象一下，如果车内空气长期处于这样的污染下，我们无疑进入了一个密封的毒气罐，其后果可想而知。

然而，正如开头的小王所言“没有人会因为味大不买车，也鲜有人会因为车味儿大对簿公堂。味大味小只是个人感受，又没个标准，咋认定谁的责任？只好买几包竹炭，放几片柚子皮来吸吸味。”很多车主道出苦衷。

治理有标可依

《指南》的正式实施，无疑将为车内空气污染纠纷提供相关标准，不仅帮助消费者维权，还能在一定程度上约束车企选择环保材料和工艺。

全国乘联会一位研究人员表示，综观世界各国对于汽车产品的环保要求，基本涉及排放、油耗、有毒有害物质、报废回收和空调泄露等几个方面，其中车内空气质量是最受关注的部分。“因为其他几个方面都不会对消费者产生直接的健康影响，但车内空气的有害物则会被消费者直接吸入呼吸道。”该人士表示。他进一步解释称，车内空气质量状况与车辆制造工艺、零部件种类等有直接关系，影响较大的有汽车仪表台板、门内饰板、地毯、顶棚、汽车线束、座椅总成等。

为何这项标准主要适用于销售的新生产汽车，该人士介绍，车辆从制造完成到进入库存、运输，乘员舱都处于与外界环境隔绝的密闭状态，车辆储运的过程根本不足以充分释放和清除车内挥发性有机物。而车主开始使用新车的时候，也是车内空气中挥发性有机物浓度最高的时期。特别是，虽然现在有各种声称能够消除车内空气中挥发性有机物的方法，但是其有效性往往难以验证。

该人士认为，车内空气质量问题是在车辆制造过程中产生的，要解决这一问题，企业必须承担相应的责任，层层落实，比如对车内各种污染物的来源进行定量分析，找到污染物的发生源，有针对性地采取替换、升级等技术措施改进汽车、零部件、原材料等生产工艺。整车厂可以倒逼零部件生产企业生产出满足最新环保政策的产品，零部件生产企业应当根据汽车企业治理污染的要求，选择适当原材料，改进生产工艺。同时，汽车和零部件生产企业都应逐步建立和完善产品空气中挥发性有机物释放性能的检测、监控体系。

效果大小存疑

不过，记者在采访中发现，虽然大家普遍认为“标准出台是好事，但效果大小不好说。”记者注意到，此次指南公布的标准以“GB/T”打头，即为推荐性国家标准，非强制性标准，所以汽车制造企业暂时还没有义务对车内空气进行检测。

此外，业内人士提醒，以目前的条件，完成一辆车的车内空气质量检测条件较为复杂，即便是标准实施了，也不可能每辆车都进行出厂前的检测。

记者对比该新标准和2003年发布的《室内空气质量标准》发现，前者比后者要求低。比如对甲苯和二甲苯浓度的标准，甲苯车内标准为不超过1.1 mg/m³，室内标准不超过0.2mg/m³。二甲苯车内标准是不超过1.50 mg/m³，室内标准是不超过0.20 mg/m³。对此，业内人士分析，车内标准比室内标准要求低，是因为汽车可通过打开车窗、开启外循环等方式通风，较室内更容易。

现在距《指南》正式施行还有不到3个月的时间，整车企业是否做好了迎接这场大考的准备？

记者采访多家企业发现，一些大型跨国车企早已建成自己的汽车环保标准体系，不过具体规定有可能根据其合资公司所在市场的不同而指标不一。自主品牌长安、神龙、上汽等企业也已建立了环境采样舱。大多企业都在进行整车环境舱采样以及对材料零部件VOC总量开始管控。当然也有部分车企认为标准极易达到，而有的则由于从前对于环保要求较为漠视等原因，在相关方面缺少资金技术投入，水平参差不齐。

“《指南》的施行有可能带来新一轮的优胜劣汰”，有业内人士分析。那些不拿老百姓健康当回事的企业，咱们也没必要为他们买单不是?!

相关链接

自然材料≠零污染

纯皮制品里面也含甲醛。理论上讲，甲醛可应用于皮革制造的各个阶段，但皮革中大多数甲醛产生于鞣制和复鞣中。如果甲醛单独作为预鞣剂或固定剂，皮革中甲醛的含量将有明显的增加，应用于涂饰后固定用的甲醛，是皮革中甲醛的直接来源。只能说，植鞣剂是甲醛含量很低的鞣剂，一般来讲适当使用植物鞣剂不会对革中的甲醛含量有显著的影响。

布艺座套也是有甲醛存在的。甲醛防腐能力特别强，为了使座套能达到防皱、防缩、阻燃等效果，或者为了保持印花、染色的耐久性以及改善手感，需在纺织品生产助剂中添加甲醛。当纺织品长时间的暴露在空气中时，由于甲醛具有挥发性，就会不断释放，从而污染车内环境。

吉利帝豪EC7创造历史 首获欧洲碰撞四星验证

本报讯 （记者**李苹**）11月23日，欧洲新车安全评价组织（Euro New Car Assessment Program，简称Euro NCAP），在其官方网站上发布了2011年最后一期新车安全评价结果，其中最引人瞩目的是来自中国“土生土长”的汽车品牌吉利帝豪EC7（GEELY EMGRAND EC7），一举取得了安全评价4星的成绩。这是中国自主品牌第一次获得这样高的评价结果，从而改写了此前中国品牌车型在Euro NCAP中最高只得过两星的尴尬历史。

在国内车界每每提起E-NCAP，不少人都会对欧洲这一“严格的安全碰撞标准”望而生畏，特别对自主品牌汽车来说，似乎都有“可望而不可及”的惆怅，曾有不少中国自主品牌汽车勇敢接受Euro-NCAP严格测试，结果都遭遇惨败，根本无法达标。这一残酷的现实，成为中国自主品牌汽车打入欧洲市场的一大软肋。

业内人士都知道，Euro-NCAP就是欧洲新车安全评鉴协会的英文简称，是世界汽车界最具权威的安全测试机构，凡要在欧洲销售的新车，均需将销售的车款送至Euro-NCAP进行撞击测试，进行严苛的安全评鉴，虽然Euro-NCAP标准并不是强制性测试标准，但其测试结果带来的负面影响，则将会造成欧洲市场拒绝其进入的结果。

可以毫不夸张地说，帝豪EC7创造了历史，也让自主品牌扬眉吐气！为此，E-NCAP还专门发表文章，认为“这个成绩是中国汽车工业的一个里程碑”，在目前业界对自主品牌汽车前景忧心忡忡，自主品牌汽车遭遇前所未有挑战，时日艰难之时，这一消息无疑是自主品牌汽车的一抹最灿烂的阳光，同时也标志着吉利汽车在实现打造“最安全汽车”目标上又一次得到了成功突破。

仔细看一看吉利帝豪EC7的具体成绩，记者发现还远不是一个普普通通的四星那么简单，实际上，在四大项测试指标中，儿童保护、行人保护和安全辅助三项都已经达到了Euro NCAP五星的标准，只有成人保护一项得了27分，距五星要求差了2分。也就是说，就只差这么一点点，EC7很可惜的没能拿到五星，连笔者都替吉利感到遗憾。当然，四星也是非常好的成绩。此外，尤其值得一提的是，在后碰颈部鞭打Whiplash这个分项的测试中，EC7得了3.7分，与满分只差0.3分，这也是Euro NCAP历史上该项测试所有车辆中的最高成绩！首次参加Euro NCAP测试就能获得如此佳绩，吉利的表现真是让人眼前一亮！

对此，Euro NCAP秘书长Michiel van Ratingen发表了这样的评论：“这个结果是中国汽车工业的里程碑。表明中国汽车制造企业在开发经验方面得到迅速增长，并迅速加大对车辆安全性上的投入。即使是在未来评价要求不断提高的情况下，我相信五星的结果也将会很快实现！”

名词解释

欧洲新车评估组织（Euro NCAP）：Euro NCAP始建于1997年，是国际汽车界目前最具影响力的安全评定机构，它以其相对独立的运营模式、公开公正的分级标准以及严谨科学的测试方式，成为广大汽车生产商和消费者最认可的权威评测之一。

Euro NCAP由欧洲五个国家的政府倡导，组织成员来自法国、德国、荷兰、瑞典、西班牙、英国等国，并得到国际汽车联合会FIA、德国赛车协会ADAC等汽车运动组织的协助。该组织明确规定，无论测试费用来自何方，但是整个购买、测试、评价以及结果公布的过程必须由Euro NCAP全权负责，以确保结果不受潜在的外来因素影响。也就是说，无论是哪一个主机厂，要想在Euro NCAP测试中拿到高星级，都只能靠真本事，从而使Euro NCAP在政府、商业组织和汽车生产商共同出资经营的条件下建立起自己的权威性和独立性。

试驾人员：向杰
试驾车型：全新帕萨特3.0升V6
试驾地点：三亚石梅湾
试驾时间：11月中旬

试乘试驾

静若处子 动若脱兔

——试驾上海大众全新帕萨特V6

□ 本报记者 向 杰

在深度试驾了上海大众全新一代帕萨特2.0T整整两个月之后（详见本版9月19日报道），我又迎来试驾其旗舰车型3.0升V6的机会。

与大海仅百米之遥的地方，一辆银灰色上海大众全新一代帕萨特V6静若处子，悄然而立。它也在倾听大海的涛声吗？它是否也深爱那永不停息的涌动？

V6无言，但却似乎可以在与我脑波交流——作为一位典型的“德国绅士”，稳重是它的性格，奔腾却是它的天赋。

我打量着它，与同胞兄弟比较，它外观上没有太大变化，只是在前进气格栅以及后行李箱盖上很低调地打上了并不显眼的“V6”标识——有同行甚至认为这两个字实在太小，直接建议厂商应该将它们放大，或者干脆做成金色以示区别，毕竟V6搭载的是一款3.0升的V形6缸FSI直喷发动机，完全不同于其2.0T或1.8T、1.4T款的直列4缸。

这款V6发动机的最大功率是184千瓦，在6400转时可释放出250马力，最大扭矩310牛米，极速可达每小时240公里。相比2.0T车型，各方面参数都有不小提升。而与之配合的是增强版六速DSG双离合变速器。我个人对于这样的强强组合几乎没有什么抵抗力，因为它的潜台词是：快来驾驶吧，体验惊心动魄的操控快感！

配合这颗彪悍的“心脏”，全新一代帕萨特V6采用的是双侧镀铬双排气管设计，而不是其他新帕萨特单侧双排气管设计。此外全系标配18英寸放射铝合金轮毂。这两项实实在在的变化，让人再次体会德系车一定是“好钢用在刀刃上”，不怪少，不赘多，尺度拿捏得刚刚好。

打开车门，带给我的有两个惊喜：首先是内饰配色特别增加了Nappa真皮棕色选择，在档次上即显出V6车型的与众不同；第二就是我在上次试驾2.0T款时心里留下的一个小遗憾得到了迅速弥补——新增了金属拉丝面板款型，让V6的潜在用户有了更为时尚的选择。

不过，来自厂商的工程师却告诉我，表面上看仅仅是换了一下内饰中的面板，貌似非常简单，其实为了这项细微的改动，上海大众的技术专家们需要从NVH（噪声与振动）的层面进行重新设计，然后经过多轮试验以及方案修正，才能最终确定这一更改——这让我震惊，同时深感自主品牌汽车还有很多方面需要学习。

亲身试驾的时间终于到来，我迫不及待地钻入驾驶席，绑上安全带，启动……车行驶起来后，我反而踏实了，该慢则慢，能快则快，尽量从各个状态感受V6的品质。

平心而论，作为一款售价30万元人民币出头的中高档车，新帕萨特V6的底盘调教和噪声控制水平已经达到了它能达到的极限，整个驾驶环境非常舒适。D挡位加速感虽然在低速区不如想象中那么迅猛，但也绝不拖泥带水；在中高速区，其动力响应则非常直接，随踩随有，提供了充分的驾驶乐趣。如果是S挡位驾驶，发动机似乎会变得更暴躁，随时可以发出低吼，向前窜跃。

在一段没有什么车辆的高速路段，我无法控制冲动，快且均匀地踩出一脚地板油，只见速度以及转速指针飞速飙升，直到超过190公里和6000转的表盘红区。然后，转速指针迅速回落，随即开始第二轮的飙升，车速继续上升，200公里、210公里、220公里、230公里、240公里……

你知道，那是一个很过瘾的时刻，会让人念念不忘。

市场风向

本土汽车电子企业急需寻求突围之道

□ 本报记者 姜 靖

中国本土汽车电子企业的突围方向在哪儿？日前，在天津落幕的中国车身电子发展论坛上，来自科研机构、行业学会和企业的代表围绕这一议题展开交流。与会代表指出，我国汽车市场虽然容量巨大，但企业不能一味地依靠市场的高速增长来满足发展需要，值得注意的是，在我国巨大的市场份额当中，本土自主品牌所占比例不足三分之一，所以，如何扬长避短，提升本土汽车相关企业的竞争能力就成为了一个重大而现实的课题。

会上，中国汽车电子基础软件自主研发与产业化联盟（CASA联盟）副秘书长张晓先认为，应通过大力发展汽车电子软件产品和服务，进一步推动我国整体汽车产业链的发展。

在世界汽车工业最近20年的发展中，汽车性能的提高更多地依赖于汽车电子等技术的进步，许多汽车产品的技术创新都来自于汽车电子技术，汽车电子设备在整车成本及价值中所占比例也在不断提高，平均水平已经由以往的10%上升到40%，在高端车型中，更是可以达到60%，因此，汽车电子的应用水平已经成为一款汽车竞争力的重要体现。张晓先指出，汽车电子的发展趋势是由独立运行的电控系统向网络化、平台化和系统化迈进的，这种发展趋势越来越高度依赖基础软件的支撑作用，而软件也已经成为实现各种汽车电子功能的重要载体和驱动力。所以，大力发展我国汽车电子基础软件的研发与应用不仅可以促进车身电子企业的繁荣，更能为整车企业以及整个产业链注入强大活力。

可喜的是，国内汽车电子基础软件企业普华基础软件股份有限公司现已研发出四代面向汽车电控系统的基础软件产品，其汽车电子基础软件产品ORIENTAIS OS在今年9月获得了国际权威组织MBTech颁发的3项OSEK标准官方认证，并在国内外多个整车制造企业和电控系统企业中实现了应用。该产品不仅拥有完全自主知识产权，并且具备国际认可的标准性和兼容性，而在本土的技术支持能力和服务水平上，与国际企业相比更胜一筹。

汽车新知

椰子纤维有望用于汽车制造

提起椰子，大家可能怎么也不会和汽车联系到一起。如今，福特汽车通过与Scotts Miracle-Gro公司合作，希望能研究出如何将椰棕或椰壳用作车用塑料零部件的加强件，从而使椰子也可在汽车产品上大有作为。

“我们选取另一产业的废弃物作为原材料，并通过使用该材料提升我们汽车的绿色理念。”福特汽车塑料研究部的技术专家EllenLee博士表示。

椰棕是椰壳中含有的一种天然纤维。ScottsMiracle-Gro公司用这种材料作为土壤和草种产品的载体。这两类产品均使用椰棕这一天然纤维，相比普通盆栽的土壤可多锁住50%的水分，并在植物需要水分时释放水，这能有效节约用水。

“Scotts公司每年用于消费品的椰壳重量超过3千万公斤。”ScottsMiracle-Gro公司全球供应链副总裁DaveSwihart说，“这次和福特的合作有望为我们剩余的椰棕材料觅得更高的使用价值。”

福特的研究人员会将椰棕与塑料结合，为车用零件提供额外加固，并减少对石油产品的需求。

在车辆内部，这种材料还可用来制造储物箱、车门饰件、座椅饰件或中控台。除此之外，将来还有望应用于车身底板和外部饰件。

福特目前正在测试这种材料的性能，以确保它能够通过福特所有的耐久性试验。同时，针对椰棕不易燃烧的特性，福特正在研究其是否具有天然阻燃特性。

企业动态

众泰汽车成立院士工作站

本报讯 首届中国(金华)国际商贸发展大会暨第12届金华工业科技合作洽谈会日前在浙江金华开幕。浙江省委副书记、代省长夏宝龙、商务部国际贸易谈判副代表崇泉、9位中国科学院、中国工程院院士等出席开幕式。此次展示会共有来自金华各县(市、区)的40余家企业展示了400多件产品实物和图片，其中众泰汽车、众泰新能源汽车悉数亮相。

开幕式当天，夏宝龙饶有兴致地参观了众泰汽车展位，夏宝龙对众泰汽车丰富的车型平台给予肯定和赞赏，并对众泰汽车未来发展寄予厚望。他表示：“要充分利用先进的技术，加快自主创新步伐，努力打造更具盛名的众泰。”

众泰汽车成功引进机械动力学与振动专家、中国工程院院士黄文虎院士团队，副总裁刘慧军代表众泰汽车与黄文虎院士正式签约，双方将致力于节能环保等科研项目，科研成果成功投放搭载整车后，排放达到国V标准，百公里油耗低于国家Ⅲ阶段法规要求7%以上。

众泰汽车董事长吴建中表示，院士工作站的建立不仅有力的增强了企业自主创新信心，同时也可为企业培养出大批优秀科研人才。为众泰汽车“十二五”战略发展规划注入新的动力，同时也为我们技术升级开辟了新的领域。 （佳宁）

神州租车开启“全天候”服务模式

本报讯 国内最大的神州租车公司日前将其在全国50个机场的门店升级为24小时门店，在“全天候”为中外旅客提供汽车租赁服务半个月来，门店员工表示，凌晨业务“有点忙”。

“00:00—6:00的订单这几天每天都在4—5单左右，时间主要集中在00:00—2:00、4:00—6:00的订单需求尤其明显。”神州租车首都机场门店的负责人表示，首都机场是世界上最繁忙的机场之一，而且北京已经进入冬季，刮风、下雪、下雾等会导致航班延误的极端天气情况会增多，“因此随着更多的人知道神州租车24小时运营的消息，业务高峰时段应该还会继续变化。”

神州租车董事长兼CEO陆正耀表示：“24小时门店除具备以往门店的业务功能和便利性外，更多的是有应急功能，能够解决客户晚间突发、应急等各类用车需求。”据悉，除在全国48个城市的机场推行了该服务外，非机场区域的24小时服务网点也已有30家。 （向杰）