

“3·15”前夕

奔驰主动召回车辆逾260万辆

●本报记者 崔小粟

在“3·15”这一时间节点临近之时,3月12日,奔驰向国家市场监督管理总局备案了召回计划。此次涉及缺陷车辆高达260余万辆,是奔驰去年在华销量的3倍。业内人士指出,尽管此次奔驰召回数量巨大,但对驾驶者或公众交通安全的实际影响仍有待观察。

涉事车辆超260万辆

3月12日,国家市场监督管理总局官网显示,梅赛德斯-奔驰(中国)汽车销售有限公司、北京奔驰汽车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求,自2021年4月12日起召回生产日期在2016年1月21日至2020年11月20日期间的部分进口和国产A级、B级、C级、E级、S级、GLASUV、GLBSUV、GLCSUV、GLESUV、GLSSUV、CLA、SLC、CLS、SL、G级、AMGGT、EOC车辆,共计2600677辆。

召回信息显示,本次召回范围内车辆因通信模块软件的设计问题,当车辆发生碰撞且自动触发紧急呼叫服务时,由车辆碰撞引起的通信模块电源的电压临时下降可能导致车辆自动发送给梅赛德斯-奔驰紧急呼叫中心的车辆位置出现偏差,可能导致救援延迟,存在安全隐患。

从解决方案来看,梅赛德斯-奔驰(中国)汽车销售有限公司、北京奔驰汽车有限公司将通过汽车远程升级(OTA)技术为召回范围内的车辆免费升级通信模块软件,用户无需到店即可消除安全隐患。对于无法通过汽车远程升级(OTA)技术实施召回的车辆,梅赛德斯-奔驰(中国)汽车销售有限公司、北京奔驰汽车有限公司将通过梅赛德斯-奔驰授权服务中心联系相关用户,为车辆免费升级通信模块软件,以消除安全隐患。

奔驰还将召回生产日期在2016年8月30日至2020年7月15日期间的部分进口和国产B级、E级、S级、GLASUV、GLBSUV、GLCSUV、GLESUV、GLSSUV、CLA、SL、AMGGT车辆,共计33辆。奔驰方面称,本次召回范围内车辆由于供应原因,通信模块可能无法连接到通信服务网络。若发生事故,包括手动和自动功能的紧急呼叫服务将无法使用,可能导致救援延迟,存在安全隐患。

此外,奔驰将召回生产日期在2016年7月3日至2020年10月30日期间的部分进口和国产A级、B级、C级、E级、S级、CLA、CLS、EOC、GLASUV、GLBSUV、GLC-SUV、GLESUV、GLSSUV、G级车辆,共计333辆。奔驰方面表示,本次召回范围内车辆的通信模块软件可能已停用。若发生事故,包括手动和自动功能的紧急呼叫服务将无法使用,可能导致救援延迟,存在安全隐患。

中国人民大学法学院教授刘俊海在接受中国证券报记者采访时表示:“备案比不备案要好,召回比不召回要好,召回说明正视了自己的质量问题。汽车企业

要对消费者履行社会责任,主动召回比被监管强制召回要进步。但召回毕竟暴露了企业的产品质量问题,最好将来既不召回也没质量问题,这才是企业应该追求的目标。”

OTA升级软件带来召回新变化

上述三起召回都与紧急呼叫通讯模块有关。2020年11月,国家市场监督管理总局办公厅发布《关于进一步加强汽车远程升级(OTA)技术召回监管的通知》,要求即日起生产者采用OTA方式消除汽车产品缺陷、实施召回的,应按照相关要求,制定召回计划,向市场监管总局质量发展局备案。奔驰的此次召回也由此成为OTA升级通知实施后的第一例召回。

随着汽车智能化、网联化技术发展,汽车远程升级(Over-The-Air,简称“OTA”)技术得到了广泛应用,汽车主动召回的原因也从传统的硬件故障延展到了系统程序和软件设计问题。

车质网研究院院长、凯睿赛驰咨询高级副总裁张越对中国证券报记者表示,OTA召回呈现出了一种新的形态。“以前传统的汽车召回可能是由于供应商原因产生了产品质量波动,召回大多呈现小范围、特定批次的特征。随着汽车技术电子化、信息化、智能化的发展,很多车型都是应用同样的通信模块,“由于没有启动缺陷调查,并随着模块升级越来越多,一次性、大规模召回的情况也会越来越多。”

张越认为,尽管此次奔驰召回数量巨大,但对驾驶者或公众交通安全的实际影响仍有待观察。“由于没有启动缺陷调查,并不能界定是质量发生问题,也不能代表质量发生下降。如果启动了缺陷调查,就说明有可能是真正发生了事故。”

刘俊海对中国证券报记者表示,汽车主动召回的原因从传统的硬件故障延展到了系统程序和软件设计问题,呈现出多元化趋势。与此同时,涉及到消费者人身安全方面的缺陷,要采取零容忍的态度。

进一步完善相关法律规定

据不完全统计,2020年奔驰召回了18次,共计80余万辆。2021年以来,在国家市场监督管理总局网站备案的汽车召回事件也已多达30次,基本涵盖国内外主流汽车品牌。自我国2004年实施汽车召回制度以来,累计共实施汽车召回2224次,涉及车辆多达8337.2万辆。

刘俊海认为,企业应夯实和保障消费者的知情权、选择权、公平交易权、安全保障权、治理权与索赔权。企业的义务与消费者的权利互为表里。为增强企业的核心竞争力,企业必须心悦诚服地尊重和保障消费者的各项权利。

在刚刚结束的全国两会上,全国人大代表、广汽集团党委书记、董事长曾庆洪针对缺陷汽车产品召回过程中的问题,建议进一步完善我国对于缺陷汽车产品召回的法律规定,促使多元化主体有机协调完成缺陷汽车产品召回事宜。

曾庆洪表示,在缺陷汽车产品召回过程中,车企、政府及车主三方均负有重要义务,协同发挥作用、缺一不可。目前,政府各部门职责范围界定不清影响协同效率和召回工作推进;缺陷汽车产品召回制度忽视车主的参与和配合义务;二手车交易及大量车车分离的情况加大了召回难度;车企获取车主联系方式途径少。多种原因导致缺陷汽车产品召回率与理想效果存在差距。

新华社图片 制图/韩景丰

对此,曾庆洪建议,应将车辆召回实施状态纳入年审范围,赋予交管部门相应执法权力,同时允许车企在针对缺陷汽车产品召回时可获取特定车主联系信息,保险公司应承担相应配合义务;组建缺陷汽车产品召回过程追溯系统,建立信息交换机制;将车辆召回信息纳入车辆续保审核,保险合同范本增设个人信息授权条款;因车主不配合召回而发生人身或财产损失后果的,亦需承担相应责任。

随之而来的是质疑。1月16日,中国电动汽车百人会副理事长、中国科学院院士欧阳明高在2021中国电动汽车百人会论坛上指出,“如果某一位说他的车既能跑1000公里,又能几分钟充满电,还特别安全,而且成本还非常低,大家不用相信,因为这在目前不可能同时达到。”

随后广汽埃安做出解释称,海报中出现的并不是一项单独电池技术,而是三项不同的电池技术。其中,8分钟充满80%的石墨烯基超级快充电池预计今年9月份将量产;1000公里续航的硅负极新型电池也将于今年第四季度量产;而另外一款通过枪击实验的安全电池,将会在今年3月份亮相。

值得一提的是,去年宁德时代董事长曾毓群在2020世界新能源汽车大会上表示,宁德时代也开发出了“不起火只冒烟”的电池。“我们希望即便一个电芯起火,整个电芯包只冒烟,这是直接解决痛点的方案。目前高能量密度、高安全性已经没有问题,低成本还需要时间解决。”

新势力造车融资 借力特殊目的收购公司

●本报记者 金一丹

近期,特殊目的收购公司(简称“SPAC”)备受造车企业青睐,Lucid Motors、法拉第未来等新能源车企先后宣布将通过SPAC交易上市。

业内人士表示,2020年被称为“SPAC元年”,美国市场IPO和SPAC融资金额大约各占一半。2021年,SPAC热潮延续。SPAC交易框架灵活,较传统IPO融资速度快,适合高投入的新能源汽车产业募资及项目推进。

造车借力SPAC

美国东部时间1月28日,特殊目的收购公司Property Solutions Acquisition Corp.(PSAC)向美国证券交易委员会提交的报告显示,已经与带着贾跃亭烙印的智能电动互联汽车公司法拉第未来(Faraday Future,简称:FF)签署合并协议,计划于2021年二季度完成交易并在纳斯达克交易所挂牌上市,股票代码为“FFIE”。

除了FF外,2021年2月,电动汽车公司Lucid Motors宣布,与特殊目的收购公司Churchill Capital Corp IV(CCIV)达成协议,将通过SPAC合并的方式上市。该笔交易对合并后公司的估值为117.5亿美元,将为Lucid Motors提供大约44亿美元的资金。

据了解,SPAC诞生于20世纪90年代,在资本市场一直处于相对边缘位置。投行人士李康(化名)告诉中国证券报记者,受新冠肺炎疫情影响,2020年世界各国政府普遍采取经济刺激政策,如压低银行利率等扩张性政策,充裕的资金需要寻找投资标的,而SPAC上市因其具备赎回的下行保护机制被视为风险较低的投资工具。此外,企业通过SPAC上市,无需大规模路演,与SPAC公司进行直接、秘密而快速的谈判,也成为特殊时期一种创新、高效的上市方式。

融资速度快

SPAC通常指只有现金没有业务的“特殊目的公司”直接申请上市,其发起人承诺在上市后寻找一家或多家具有高成长发展前景的非上市公司(简称“标的企业”),用上市筹集的资金与其合并,出让SPAC的现金及上市身份给标的企业,最终实现标的企业获得融资并上市的目的。业内人士指出,SPAC模式本质上可以被视作传统IPO与私募股权投资基金模式的混合体。

SPACInsider统计数据数据显示,2020年,SPAC在美国资本市场异军突起,共有248家SPAC上市(占当年美股IPO数量的52.7%),募资830.42亿美元(占当年美股IPO募资额的53.5%),首次超越传统IPO模式,成为资本市场的里程碑,被称为“SPAC元年”。SPAC热潮延续到了2021年,截至2月13日,美国SPAC上市数量已达144家,募资额约444.54亿美元,上市家数和募资额均已超越2020年全年的半。

国内某私募基金经理王皓(化名)告诉中国证券报记者:“SPAC上市和传统IPO以及借壳上市存在较大差异。SPAC是先造个空壳上市募集资金,然后再用募集的资金进行并购,使并购对象成为上市公司。简单来说,传统IPO是公司找钱,而SPAC是钱找公司,或者说是一种反向并购。”

某对冲基金创始人王伟在接受中国证券报记者的采访时表示,与传统IPO相比,SPAC上市更快速灵活,能以相对低廉成本的方式进行募资并完成上市。传统IPO需要支付总融资规模的3%-7%给投资银行,这其中还不包括律师费、会计师费等其他费用。对于SPAC的投资者而言,超过90%的资金存在信托里面,如果收购完不成的话,基金会退还,风险相对小。

王伟还表示,SPAC上市后有时间窗口,必须在18个-24个月内完成收购兼并,否则就需要清算退还投资人本金。投资人要负担前期的费用和资金的时间成本。此外,在企业兼并和收购阶段,SPAC管理层需要具有较高的经验。尤其是在收购兼并过程中,如何寻找标的、谈判,如何保障投资人的最大利益,是对管理人员的一大考验。

深度科技研究院院长张孝荣表示:“通常,当公司面对背后资本的压力,如临近资本退出计划时间或对赌时间,公司资金出现短缺、急需融资补充等情况下,SPAC上市不失为一种廉价高效的融资方式,可以节省上市时间和资源。”

行业竞争激烈

某新能源汽车行业VC投资人赵芳(化名)表示:“新能源汽车制造产业是典型的烧钱产业,前期研发、生产投入巨大。没有雄厚的资本支撑,一般公司很难玩得起来。加之近两年,新能源车产业逐步量产,向头部集中,以特斯拉为代表的头部公司电动汽车价格也不断下降,加剧了这一场‘烧钱大战’的竞争。”

2020年10月,特斯拉将Model 3标准续航升级版的起售价从27.1万元降至24.9万元。2020年11月,特斯拉Model 3单月销量达2.16万辆,销量环比增加近1万辆。2020年,特斯拉实现首次全年盈利。渤海证券分析称,虽然2020财年第四季度特斯拉毛利率环比下滑,但随着产能陆续释放、生产效率持续提升以及交付量增长,规模效应将带动生产成本下降,单车毛利率仍有提升空间。

随着生产规模扩大,中国造车新势力规模化效应也逐渐显现,尽管尚存亏损,但毛利率逐步提升。财报显示,小鹏汽车2020财年总收入为人民币58.44亿元,同比增长151.8%;调整后净亏损(非美国通用会计准则下)为人民币29.92亿元,上一财年为亏损37亿元;汽车销售毛利率为3.5%,上一财年为-25.9%,全年毛利率首次转正。蔚来2020年营收为162.6亿美元,毛利率稳步增长,达17.2%,全年净亏损53.04亿美元,同比大幅收窄。理想汽车2020年总收入为14.5亿美元,毛利率为16.4%,净亏损为2320万美元,同比大幅收窄。

不怕电池起火

广汽埃安发布弹匣电池

●本报记者 崔小粟

3月10日,广汽埃安发布弹匣电池系统安全技术(简称“弹匣电池”),并对搭载了弹匣电池系统安全技术的三元锂电池整包进行了针刺热扩散试验。广汽埃安方面称,弹匣电池采用类似安全舱的设计,电芯在热失控后可有效阻隔和蔓延。

据了解,弹匣电池今年开始将会在AION全系车型上陆续搭载。

首次实现“整包针刺不起火”

试验结果显示,广汽埃安的三元锂(弹匣电池)整包在试验过程中热事故信号发出5分钟后,仅出现短暂冒烟,无起火和爆炸现象。静置48小时后,电压降至0V,温度恢复至室温。针刺后只有被刺电芯模块热失控,没有蔓延到其他电芯。打开电池整包,观察内部结构完好。

广汽埃安方面称,弹匣电池采用类似安全舱的设计,电芯在热失控后可有效阻隔和蔓延。同时,当电池检测系统侦测到电芯电压或温度等出现异常时,则会自动启动电池速冷降温系统为电池降温。

据了解,目前磷酸铁锂电池和三元锂电池是全球电动车行业的两大主流电池技术路线。磷酸铁锂电池因为寿命更长、成本更低,在中低续航车型中得到广泛的应用;而三元锂电池因为能量密度高、整车电耗低,主要在中高续航车型中应用。

广汽集团技术研究院副院长李罡表示:“根据当前市场实际使用情况来看,磷酸铁锂电池和三元锂电池两种技术路线在未来很长一段时间内仍将并行发展。磷酸铁锂电池的安全性大家已相对认可,但三元锂电池的安全性目前仍然是行业公认的痛点和难点。”

发布会信息显示,搭载弹匣电池系统安全技术的电池包,相对于同类普通电池包,体积能量密度提升9.4%,重量能量密度提升5.7%,成本下降10%。

李罡称,广汽埃安弹匣电池能够成功通过针刺试验,主要基于其包含的四大核心技术,即超高耐热稳定的电芯、超强隔热的电池安全舱、极速降温的速冷系统以及全时管控的第五代电池管理系统。

不同于刀片电池的“结构优化”

2020年3月29日,比亚迪推出刀片电池,

超级安全是其最大的特点,针刺测试已经为其盖章。除此之外,刀片电池还具有超级强度、超级续航、超级低温、超级寿命、超级功率的超级性能及“6S”的技术理念。

广汽埃安相关负责人对中国证券报记者表示,与比亚迪“刀片电池”纯粹的结构优化不同,弹匣电池是一个专门提升动力电池安全性的系统性技术,是从电芯本征安全提升到被动安全强化,再到软件主动防控的一整套安全技术,同时也是一个软硬件一体化、具备超高防御能力的智能安全技术。

业内人士分析指出,对比刀片电池和弹匣电池,二者之间有相同点,比如都具备安全性、对成本有较好的控制、给行业提出新的解决方案和发展思路。与此同时,二者之间也存在明显不同点。刀片电池可作为结构件应用,需企业之间深度合作,而弹匣电池的行业输出可更灵活。可以预计,接下来中国汽车市场会有更多此类方案提出,动力电池行业可能会有所变化。

今年以来,广汽埃安在动力电池技术方面跃跃欲试。1月15日,广汽埃安在官方微博上预告了即将推出的全新动力电池科技。广汽埃安表示,这项动力电池科技具有超级快充、超长续航、超级安全三项优点。石墨烯基超级快充电池可8分钟充电80%,让充电像加