



冒险家有颗“冒险心”?

林肯车主:我的车总是“幽灵跳挡”

本报记者 王静

车子开在路上,突然自行换挡;驾驶模式有时从“普通”切换到了“运动”,有时又跳到“防滑”模式;有时会突然加速,有时又莫名地降速,这可把车主王先生吓着了。买车不到两年,这些情况已经反复出现多次。

5月30日,林肯冒险家车主王先生向小时新闻记者帮求助:这车怎么还有自主意识了呢?



王先生的林肯 开车在路上,多次“幽灵跳挡”

王先生的爱车是2020款林肯冒险家,2020年9月购于杭州萧山的浙江万恒林肯店。车辆有节能模式、标准模式、运动模式、防滑模式、复杂路况五种驾驶模式,而王先生一直设定在标准模式行驶。

去年上半年开始,王先生发现车子偶尔会“跳挡”,车开着开着,显示屏上会突然出现切换驾驶模式的提醒,从“标准模式”切换到“运动模式”。当时,王先生打电话到4S店询问,4S店表示,可能是王先生误触了,让他小心驾驶。

后来,这辆车交给王先生的太太使用。据王先生描述,他发现车子经常以“运动模式”行驶,而每次王先生调好后,过不了多久又会回到运动模式。为此,他没少埋怨太太:“运动模式油耗高,在市区里不要选用。”这把王太太说得一头雾水,“我没有换过模式啊。”

直到前两天,5月28日上午,王先生驾车外出,在等红绿灯时,王先生发现停着的车突然自动启动了,驾驶模式又自行切换到了“运动模式”,车突然加速,转速也跟着上去了。整个过程王先生看得清清楚楚,他说:“这一次我非常确定没有误触,我的手都在方向盘上。”

5月30日,车子正常行驶时,又两次在自己的眼皮子底下跳挡到“防滑模式”,车子速度降了下来,转速反而提到了3000~4000转。不得已,王先生把车开到了4S店讨说法。

4S店反馈 或是挡位旋钮开关出了问题

记者了解到,2020款林肯冒险家配备五种驾驶模式,是其一大卖点,原本是用来调整和适应不同路况的。切换旋钮位于扶手箱下方,记者试了一下,即使是误触,显示屏上也会先出现“驾驶模式切换提醒”,再旋转才会切换模式,正如王先生所说“不是误碰一下就能随意切换的”。

在浙江万恒4S店,工作人员没有试出王先生所说的问题,他们又对这辆车冒险家的行车电脑进行了检测,也没有检测出什么问题。

4S店售后经理表示,因王先生的爱车问题是偶发性的,需要再观察一阵子。他判断可能是挡位旋钮开关出了问题,表示将从试驾车上拆下一个开关旋钮给王先生的车适配上,再开一段时间,如果不再出现该现象了,就为王先生更换挡位旋钮。

王先生表示不认可。他说车的电机系统还有许多问题,比如自动启停也经常没有用,开启后踩刹车没有熄火反应。另外,TCS牵引力控制关闭,那个黄灯一直会亮着,TCS牵引力控制开启,这个黄灯反而是灭的,也十分反常。

在记者的建议下,王先生表示同意4S店的方案,先换个旋钮开关试试,再对车辆的智能系统做一个全面检测。

网上投诉多 林肯的小毛病真不少

车开在路上怎么会自行跳挡?4S店表示店里没有接到过类似投诉,因此也不能确定问题所在。记者也没有查询到类似案例。

不过,记者从车质网和黑猫投诉了解到,林肯冒险家的投诉还真不少,尤其是刹车踏板、发动机和变速箱的问题。有网友反馈,刹车踏板太硬,导致踩刹车轻重不太好操控。还有网友反映,林肯冒险家变速箱存在低速顿挫,发动机抖动、异响,启停系统故障,影音系统故障,转向卡滞,发动机熄火,底盘异响,发动机动力消失等等问题。

“一切以你为本,才是豪华之本源”,林肯声称懂得、了解顾客的每一个需求,在乎顾客对每个环节和细节的感受。诚如所言,林肯的服务总是如沐春风的,在出现质量问题时,也能快速响应,态度极好。但车辆小毛病不断,问题不能解决,长此以往,再好的服务,消费者也会“累觉不爱”。从根源上提升产品品质,林肯之道才能行稳致远。

新能源车电池退役潮到来 电池回收成新风口 华友循环会成为 下一个宁德时代吗

5月25日,宝马集团宣布与华友循环科技携手在新能源汽车领域,打造动力电池材料闭环回收与梯次利用的创新合作模式。这个举动首次实现国产电动车动力电池原材料闭环回收,可实现高比例提炼的核心原材料100%返回到宝马自有供应链体系。

这起合作难免让人联想到宁德时代。2012年,刚筹建不久的宁德时代,正是在成为宝马集团在大中华地区唯一电池供应商后,驶上了快速发展的轨道。

而这一回,宝马在电池回收等领域再一次布局,所选择的新伙伴来自浙江桐乡——浙江华友循环科技有限公司(以下简称“华友循环科技”),会否也和宁德时代一样,成为下一个风口中借宝马的“东风”快速发展的新秀?

新能源车电池退役潮到来 电池回收将是新的风口

根据电力相关部门统计,2020年,我国已经迎来首个动力电池退役高峰,年退役动力电池超过20万吨,相当于25座大型变电站容量。而这个数量,还在逐年上升。

事实上,据杭州经信委有关人士介绍,自2018年起,国家就有对新能源汽车动力电池的回收管理规定,提出由汽车生产企业来建立动力电池回收渠道。但电池回收领域在行业标准、回收责任、盈利模式等方面都还存在着痛点,电池处理又天然带有一定公益性,目前市面上从事电池回收的多为中小企业,难以形成规模效应。

华友循环科技能否作为龙头企业,担当起“旗手”的责任?

宝马“翻牌”华友 是怎么样的缘分

华友循环是国内乃至全球锂电池上游龙头之一,这也让华友循环能够较早投入并建立起相对完善的研发与生产处理体系。

进入这个行业所需要的门槛并不低。工信部正式公布准入的企业目前不过三个批次,华友循环正是第二批。

华友循环总经理鲍伟介绍,他们目前已实现年处理退役动力电池64680吨。华友循环也借此开始了与各大乘用车企业的回收合作,客户包括丰田、沃尔沃、东风、广汽、上汽、吉利、蔚来、理想、宝马、大众等。

没错,这并非宝马首次与华友循环合作。早在2020年时,宝马集团便与华友循环合作开发废旧动力电池在工厂叉车上梯次利用的场景,而此次,双方合作再深化。

华友循环会是下一个“宁德时代”吗 拭目以待

宝马与华友循环将合作对动力电池进行拆解,并通过华友循环先进的绿色冶金技术,高比例提炼电池中镍、钴、锂等核心原材料。这一举措将有效减少矿产资源开采中70%的碳排放量。

不过,目前在这方面布局良久的并不仅有华友循环科技一家。华友循环科技能否借这次和宝马的合作一跃而出,成为下一个“宁德时代”,让我们拭目以待。

本报记者 王静 蒋慎敏 王竞一