

# 车企热衷的隐藏式车门把手 别让安全也“隐形”

如今,隐藏式车门把手正成为一些车企的“主流设计”,有人觉得它与车身融为一体很有科技感,也有消费者在日常使用中频频遭遇“卡壳”。近日,相关部门发布了《汽车车门把手安全技术要求(征求意见稿)》,再次引发人们的关注。“藏起来”的车门把手背后,有着怎样的设计逻辑与使用痛点?



隐藏式车门把手 视频截图

## 追求科技感,车企热衷隐藏式车门把手

记者在北京一家商场汽车销售区域走访发现,目前市场上的隐藏式车门把手主要分为“杠杆式”和“电控式”两类。“杠杆式”通过物理按压弹起,操作依赖机械结构;“电控式”则借助电机驱动或触控感应,解锁时自动顶出,科技感更强。

自某车企率先推出自动弹出式隐藏把手后,逐渐形成“高端电动车标配隐藏式把手”的市场认知。目前车企热衷隐藏式把手,更多源于消费者对

“科技感”的追捧。不管是“杠杆式”和“电控式”,销售人员都会把隐藏式把手作为销售卖点,宣传其可以“降风阻”,减小续航损失。

某汽车企业销售人员说:“它是为了降低风阻,因为风阻对电车非常重要,风阻要是高了,它续航就短了。”

中国自动化学会车辆控制与智能化专委会委员、北京交通大学副教授耿聪表示:“机械式的门把手和现在所

谓的全隐藏式的门把手对比分析,测试数据显示,对整车阻力造成的影响可以忽略。”

除了车门外把手,车门的内把手也各式各样。记者注意到,虽然多数车型在驾驶室内预留了应急开关,但位置也是五花八门,有的藏在车门内饰板内,有的隐匿于扶手箱下方,大多缺乏统一标识。在紧急情况下,不熟悉车型的用户往往无法第一时间找到解锁开关。

## 新规征求意见,提出避免车门把手全隐藏

一边是宣称颜值与风阻的优化,另一边是安全与实用的争议,隐藏式车门把手在汽车行业高速发展中,逐渐暴露出设计标准不一、安全底线模糊的问题。新发布的征求意见稿中明确了多项强制性安全标准,其中就包括汽车车门外把手要避免全隐藏设计。

工信部发布《汽车车门把手安全技术要求(征求意见稿)》,明确了多项强制性安全标准。包括要求:

每个车门(不包括尾门)应配置具备机械释放功能的车门外把手,系统的设计应满足在锁止装置处于锁止状态时,发生不可逆约束装置展开或动

力电池热事件等事故后,非碰撞侧车门应能在不借助工具的情况下,通过车门外把手开启车门。每个车门的车门外把手在任意状态时,相对车身表面应具备手部操作空间,该操作空间应不小于60毫米×20毫米×25毫米。每个车门(不包括尾门)应配置具备机械释放功能的车门内把手,应易于车内乘员识别。单个车门配置多个具备机械释放功能的车门内把手时,操作任一车门内把手应能直接开启车门。

随着天气渐冷,进入冬季降雪降温季,不少车主还遭遇隐藏式门把手结冰无法弹出的尴尬。记者在社交平台看到,类似的吐槽不在少数。有的

车辆,雪融化的水渗进门把手缝隙,夜间结冰后,即便远程启动预热,也得等四五分钟才能解锁。

新规定征求意见,标志着隐藏式车门把手正从“颜值导向”向“安全优先”转型。专家指出,隐藏式车门把手相比传统机械式把手,内部增加了电机、传感器、传动机构等部件,不仅造价和维修成本更高,还可能存在夹手、控制逻辑故障等问题。

耿聪表示:“一个是把锁止机构解锁,第二个步骤是用外力把车门开启。现在定义说的是门把手,首先门把手是要具备机械释放功能,也就是用机械的方式能够解锁。”

## 专家:机械结构的设计,某种程度相对最安全

专家还表示,开车门包括“解锁”和“打开”两个步骤,能否顺利打开车门并不仅仅在于是否隐藏,还要关注门把手解锁时是否具备机械解锁的装置。

专家表示,隐藏式车门把手如果只有“电控式”的打开方式,在严重交通事故中,如果车辆断电或线路受损,依赖电子控制的门把手可能无法弹出;而部分车型省略了机械解锁结构,会导致救援人员难以快速破拆开门,错失最佳救援时机,造成安全隐患。专家强调,车门能否顺利开启,核心不仅在于把手样式,还需保障碰撞后车门自动解锁、电源冗余备份等配套设计。

“举一个比较直观的例子,很多人

家门都安了电子门锁。电子门锁是靠里边的一些电控机构,输入密码以后,它就把锁止机构打开了。但是它会给你配一个机械钥匙,也就是说当电源没电的时候,你会用机械的方式把锁止机构打开。它现在让你通过具备机械释放功能的车内门把手或者车外门把手,就是要通过机械的力量能够把锁旋转打开。”耿聪说,“更高的保证车门锁的安全性时,其实机械结构是最安全的。”

同时,专家也表示,机械结构的设计在某种程度上是相对安全的。

事实上,记者注意到,目前已有车企提前调整了设计方向:有的回归机

械半隐藏式把手,有的采用“电动+机械”双备份设计等。对于消费者而言,专家提醒,购车时除了关注设计与续航,更应查验机械应急解锁功能的实用性。同时,作为汽车驾驶员更应严格遵守驾驶规定,系好安全带,配备好安全锤,掌握正确的安全驾驶技能。

北京警察学院教授柳实表示:“驾驶人对于车辆安全驾驶知识技术的掌握和学习还不够,比如我们怎么能够让发生事故的几率更小;发生事故以后,我们让冲击力和撞击力更轻。我们在车辆安全驾驶知识的学习方面还有很大的进步空间。”

据央视新闻

## 杭衢高铁 开始试运行

新华社杭州11月20日电(记者 樊曦 魏一骏)记者从中国铁路上海局集团有限公司获悉,20日,首趟试运行列车G55611次从建德站开出,沿着新建杭州至衢州高速铁路驶向江山站方向进行列车运行图参数测试,标志着杭衢高铁进入试运行阶段,全线开通运营进入倒计时。

试运行主要是按试验大纲要求,原则上利用不少于一个月的时间,进行列车运行图参数测试、故障模拟、应急救援演练、按图行车试验等项目测试,模拟线路正式运营状态,对高铁运输组织、列车接发、开行密度、设备状态等方面进行的一次全面“实战”检测,为正式开通运营提供科学依据。杭衢高铁试运行将持续1个月左右时间,预计12月底具备开通运营条件。

杭衢高铁位于浙江省建德市和衢州市境内,正线全长约131公里,由中国铁建铁四院牵头的社会资本方主导投资和工程总承包建设,设计时速350公里,是国内首条采用“PPP+EPC”(政府和社会资本合作+工程总承包)模式运作的高速铁路。

杭衢高铁全线设有隧道38座、桥梁119座,桥隧比达78.7%。据参建单位中铁十一局项目负责人黄保良介绍,全长约685米的跨千铁路特大桥是全线重难点控制性工程。施工中,建设人员应用BIM技术进行模拟施工,持续优化细化施工方案,确保特大桥顺利跨越既有铁路、公路和河流等风险源。

杭衢高铁通过杭昌高铁杭黄段、合杭高铁湖杭段延伸至杭州西站,形成沪昆通道杭衢段重要辅助通道,是长三角城际快速交通网的重要组成部分。项目建成运营后,将在环杭州湾经济带和金衢丽经济带之间构筑起一条高效便捷的交通大动脉和经济纽带,对于优化区域铁路网结构布局,促进浙江高质量发展建设共同富裕示范区,助力长三角一体化高质量发展等具有重要意义。

## 最新国际足联排名 国足列第93

新华社日内瓦11月19日电(记者 单磊)国际足联19日公布了最新一期世界排名,中国男足近期没有国际比赛,世界排名仍是第93位。

自从世界排名上次更新以来,全球共进行了149场男足国际比赛(包括友谊赛)。前四名的位置没有任何变化,依旧是西班牙、阿根廷、法国和英格兰。巴西队爬升了两位,位居第五;葡萄牙和荷兰顺位下滑到第六和第七名。

由于主场1:4输给了挪威,原本第九位的意大利跌出前十,名列第12位。第八到第十分别是比利时、德国和克罗地亚。