

如今开电车，我要反复演练逃生

来源：詹允坚 发布时间：2025-11-11 14:23:02

这个标题不是贩卖焦虑，
是真的试图展示我的焦虑。



『杂谈』

在这个车市随便聊聊

CASUAL TALK



■作者 乔伊



■编辑 周展

■视觉 慢慢

焦虑的来源在于，我个人有一辆纯电动车，用来接送孩子上、下学。从十月下旬开始，我每天上车时，不断在脑海中演练，一旦车辆起火之后如何快速逃生，如何在极短的时间内，把坐在后排且每天都会因为上学太累而陷入熟睡中的孩子弄出车外，远离升腾而起，瞬间温度极高的火焰。

尽管每天都在脑海中模拟，我的焦虑依然非常大。原因很简单，首先只是在脑海中模拟，并不能解决实际遇到问题时可能发生的，各种意想不到的突发状况。

其次，对于瞬间升腾起的、连消防车水枪连续喷射都无法扑灭的火焰，我构建了多种方案，得出的结论仍然有可能无法避免，车内所有人员都会被严重烧伤的结果。

这样的焦虑大概来源于十天前的，理想MEGA自燃事件（据说几天后又烧了一辆）。如果说烧车，理想并不是唯一烧起来的。

从九月底开始，陆续有一堆新能源车，不论是纯电，还是插混，都烧过。所以，在这里我并不想指责任何一家车企的安全性。

公平的说，即便是燃油车时代，每到高温夏季，我们也总能看到几辆燃油车自燃的新闻。哪怕是购买汽车保险，在新能源车诞生之前，我们就能从汽车保险条款中，找到单独的“自燃险”险种。

所以，现在就可以回到一个很简单的问题，也是每次汽车自燃事件中，都会听到的一种论调——燃油车也烧。

此时，我们可以得出一个结论，在于汽车烧起来，是一个概率事件。

所以，既然是概率事件，那么现在就出现了一个问题：我的焦虑是有必要的吗？

烧和烧，不一样

从肉眼可见的角度上，我们可以明显的感知到，汽车的燃烧，烧和烧是不一样的。

简单来说，这种区别在于内燃机、混动车燃烧的速度足够给与驾驶者逃生的时间。即便是同为纯电动车，采用三元锂电池的化学性质不稳定性，也远远超过了磷酸铁锂电池。

这种不稳定性的差异，在很大程度上决定了热失控后的起火燃烧时间，以及给与驾驶者预留的逃生时间。

简单来说，以我现在开的这款车而言，当时购买时我本人是希望能够等到厂商同步推出磷酸铁锂电池版本的。原因很简单，家里有油车，所以电动车仅用于市内或者短途的通勤。上海尽管冬天冷得刺骨，但绝对不会出现如北方那样零下三十多度的极寒气候。

所以，续航短一些没什么问题，充电慢一些也没什么问题，甚至冬天电池性能会有很大的衰减，似乎也不构成问题。因为它只是一辆短途的备用车而已。

但很遗憾的是，等了很久，仍然没有。

从我个人的购物逻辑上来看，很显然并不是厂家的技术水平达不到。而是厂家被困在了市场需求的叙事语境中无法自拔。

在那个时间段中，汽车厂商的所有逻辑爆点在于，我们需要一款充电快，续航远，严寒气候不掉链子的产品。满足不了这三点，这车注定无法在市场上有良好的销量表现。

这可以从好几个方向得到佐证。

比如，以往在寒冬时节，大家都会扎堆去漠河进行冬测（我个人也去过很多次），就连实在够呛的某汽车品牌，也一定要搞个“准”冬测，来蹭一下严寒的边。比如，在前一段时间非常热门，大家竞相搞起来的兆瓦级的充电效率竞赛，其实用磷酸铁锂肯定就完不成。

当然，这其中还必要带上的，就是不断提升，但实际使用效率差不少的，纯电续航能力

竞赛。

在那个时候，几乎所有厂商都会在推出三元锂电池的同时，给出一套完整的，零自燃表述，以及绝对不自燃的承诺。

但从市场传播语境中跳脱出来，回到现实使用的层面上来看，我们更担心的从来不是自燃的问题，而是一旦燃烧，燃烧速度飞快且无法扑灭，兼很难自救的问题。

而从市场销售层面的逻辑上来看，陷入电池“军备竞赛”的各家厂商们，其实忘记了一个最基础的市场逻辑。那就是，不是最新的就是最好的，也不是性能特点没那么突出的，就没有自己的市场需求。

或者我们更进一步说：如果买车前给大家普及一下，三元锂电池和磷酸铁锂电池的燃烧效率，可能之前我们聊到的所有优势，就都不能被称为优势了。

相信最近和我一样的，或多或少陷入了电池燃烧自救焦虑中的人们，也开始有了为什么不买磷酸铁锂的自我质疑。

但这样的焦虑其实依然不是最严重的问题，最严重的问题在于：当人们为绝大多数情况下，落不到自己头上的概率而产生害怕情绪后，其实这条技术路线，或者这个产品类别的生路，基本也就很难恢复了。

当然，在我看来，厂家们忽视的从来都不只是电池的燃烧效率问题而已。

关注了，但没什么用

首先，我们要确认的是，厂家肯定不希望出事。因此，在卖车之前，肯定对新产品、新材料、新技术，做了足够多的测试。

比如，前些年我们十分熟悉的，电池各种暴力实验。比如，针刺实验、火烧实验、甚至枪击试验。

所以，如果说各家厂商对三元锂电池的安全性啥都没做，肯定是不公平的。但问题是，电动车，尤其是现代的电动车，采用了三元锂电池的电动车，以及之前不造车的车企新造的电动车，所有的问题都是没有前例可循，没有数据支撑的。

用我们很熟悉的一段话来形容，那就是摸着石头过河。或者，用我们更为熟悉的网络语言，就叫做：试错。

比如，上周理想烧了两辆车后，主动召回了一个批次的MEGA产品，其原因在于“冷却液防腐性能不足，可能导致冷却铝板腐蚀渗漏，极端情况下触动力电池热失控，存在安全隐患”。简单来说，这显然不是电池的问题。

只能说，对于一家新造车企业来说，他们的供应链需要更长的时间去磨合。但问题是，

一旦因为其他供应链的问题，导致车辆被烧毁，甚至人员的伤亡其实就是无法挽回的损失。而问题的关键在于，普通人根本无法知道（或者说厂家内部的人也一样），这样的可能产生的隐患是否还存在，还潜藏在哪些地方。

当然，还有一种操作方式，就更为简单直接，粗暴有效了。

那就是有些汽车，直接用电池的壳体做车辆的底板。这是不是什么新技术，我不做评论，这是否是因为要省成本，我也不好乱说。但对于普通人来说，需要担心的是，如果本来车辆电池燃烧，还有那么一层底可以隔个热，延迟个几秒钟的逃生时间。

那么，一旦遇到这样的车，那基本是只能账号重开了。

很显然，对于目前包括我在内的，已经买了搭载三元锂电池版本新能源车的用户来说，唯一能做的就是祈祷小概率事件不要掉在自己头上。或者，就是每次上车都演练一遍，如何能够在遇到概率时快速逃生的程序，以保证自己在尽可能小的损失下，尽可能的保证生命安全（按照三元锂的燃烧速度和烈度，我只能尽可能保证生命安全了）。

除此之外，我们还能做什么呢？

调整新能源车产品策略

目前看来，所谓的调整新能源车的整体产品策略已经开始了。

比如，前两天比亚迪的李云飞就明确表示了，未来比亚迪将坚持使用磷酸铁锂电池。很显然，看到市场与产品现状之后进行的整体调整。

当然，之前我们已经聊到了磷酸铁锂电池相较于三元锂电池的整体缺陷。而弥补的方法目前大多数企业都已经在做了。

比如，“有钱有技术上超混，其他人选增程”就是一条看起来非常行之有效的技术路线选择。

总体而言，当内燃机重新进入汽车之后，续航里程焦虑以及补能效率焦虑彻底消除，磷酸铁锂的劣势基本就被抵消了。

而采用了这两套技术路线的厂商，在保证产品的环保能力，经济能力的同时，最大可能的保障了用户的生命安全，以及可能遇到的因电池意外，而引发的企业危机。

说句直白点的话，就算用了磷酸铁锂电池的混动车要烧，车内人员也有了足够的时间逃生。

当然，对于如我一样，已经买了三元锂版本新能源车的人而言，目前要做的是尽可能熟练地反复操演遇险逃生流程，或者尽可能多的恢复使用另一台燃油车。

仅此而已。

HTML版本： [如今开电车，我要反复演练逃生](#)