



途观L 堵 病频发 上汽大众何时给车主一个交代

中青报 中青网记者 张真齐
见习记者 王志远

别人的车 烧别人的油 别人还得倒给你钱。现实中有这样的好事吗？

近日,有途观L车主向记者反映,闲鱼上出现了 代跑高速 的新职业。而催生此职业的原因是许多途观L出现了颗粒捕捉器堵塞的情况,主要表现为油耗高、动力弱、自动启停失效等,需要常跑高速才能暂时解决堵塞问题。

途观L理疗师 的出现看起来很魔幻,但其背后是途观L久治不愈的顽疾引发的车主焦虑。记者在采访过程中发现,上汽大众针对途观L颗粒捕捉器堵塞给出了几个解决方案,从 车间再生 常跑高速 到最近的 软硬件升级,但始终未解决问题。

买回家的不是车,而是请回来一个祖宗。一位车主如此感慨。

城市 SUV 不适合短途行驶? 车主同病相怜成 堵友

去年 11 月,重庆的黄佳文购买了一辆 2021 款途观L 330 TSI 新车刚刚行驶超过 4000 公里,油耗就从 11L/100km 飙升至 16L/100km,并且伴有自动启停失效和换挡顿挫等状况。

发现异常后,黄佳文本以为是自动启停故障,查询车辆使用手册才知道,是颗粒捕捉器堵塞了。

在车辆使用手册中有这样一段话:如果发动机长时间工作在较恶劣的工况下,颗粒滤清器中的颗粒物会迅速增多,建议您尽量避免发动机频繁工作于此工况下。以下情况属于较恶劣的工况:1、经常短途行驶。2、发动机经常低温启动。

一款城市 SUV 不适合短途行驶,这不是天大的笑话吗?黄佳文告诉记者,买车之前他就注意到这款车有颗粒捕捉器堵塞的情况,但销售人员说新车进行过升级,不会堵塞。

针对此问题,4S店给出两种解决方案。一是用车机电脑把发动机转速提高到 3000 转,持续 30-50 分钟,让涡轮增压器和排气管温度升高,通过燃烧堵塞的颗粒物从而达到再生的目的。二是经常跑高速,车速在 80-120km/h 之间切换,反复半个小时,也能实现颗粒捕捉器的再生。

但在黄佳文看来,4S店给出的解决方案并不合理。一方面,原地提高发动机转速 3000 转,对于平时开车很少超过 2000 转的车主来说,这样的行为太过暴力;另一方面,消费者买车是为了日常通勤用,而不是用来跑高速的。

汽车行业分析师刘志超表示,汽车转速超过 3000 转之后,长时间超转会因为过热给发动机造成很大的负担。如果处于磨



有车主反映,由于颗粒捕捉器堵塞,自己的途观L面临油耗增高、动力变弱、自动启停失效等问题。对此,上汽大众给出了 车间再生、常跑高速 以及 软硬件升级 等方案,但从根本上解决问题。图为北京市海淀区一家 4S 店内待售的途观L。 王志远/摄

合阶段的汽车速度过高,发动机的使用寿命会大大缩短。

此外,这类空转还可能让车辆形成积碳,积碳会阻塞怠速通道使怠速控制装置卡滞或超出其调节范围,会造成怠速低、怠速发抖、各种附属装置的提速均失灵、收油灭车、尾气超标、费油等现象。

在记者采访的 4 位途观L 330TSI 版的车主中,所有车主均表示不能接受这样的解决方案。其中,武汉车主隋圆对记者说,一开始 4S 店也是这样处理的,但根本不管用,通了一次还是堵。后面厂家提出了一个新的解决方案,要对车辆进行软硬件升级以解决颗粒捕捉器堵塞问题。

北京富熙博林汽车销售服务有限公司的维修技术经理师傅也证实了这一点,上汽大众下发了一个新的发动机控制单元软件,可以重新调配喷油和工况的协调性,在排气管处加装隔热罩,降低排气管温度过高对周围零部件的影响。升级后,车辆在相对较低的时速下,颗粒捕捉器也可以实现再生。

然而,这一剂被厂家和消费者都寄予厚望的良方,并没有起到 药到病除 的奇效。车辆升级后不久,颗粒捕捉器依然出现了堵塞的情况。

颗粒捕捉器是一个很常见的硬件,不可能通过刷软件或者加装隔热板等办法让它彻底不堵。贾师傅解释说,只要车辆带颗粒捕捉器,时间久了都会堵。

隋圆对记者说,自己将颗粒捕捉器堵

塞的情况向车友群反映后人发现,与他情况相同 堵友 高达几十人。更具讽刺意味的是,有不少 堵友 表示,车主没时间跑高速,怕做再生处理伤车的人可以在闲鱼找代跑,价格普遍在 200 元-400 元/次不等。

根据提示,记者在闲鱼搜索 代跑高速 发现,仅北京地区就有 100 多条帖子表示可以承接这项服务。闲鱼上的卖家明确表示,单次行驶里程为 200 公里,时间约为两小时,油费过路费自理,违章罚款卖家承担。

我白天有工作要做,主要都在晚上跑。车主可以指定高速,全程 120 公里每小时,跑 200 公里,大概两个小时就可以完成。一个咸鱼卖家对记者说,去年找代跑的人很多,今年疫情比较严重,他们接单也就少了。

黄佳文对记者说,自己的车连亲戚都不借,更别说是陌生人了,但凡出了事故,责任认定很难划分,况且跑高速并不能彻底解决问题。在市区行驶一段时间后又会出现相同的情况。

除了自己没时间跑高速,雇人代跑高速责任难划分外,黄佳文在与记者的交流中提到,由于饱受颗粒捕捉器堵塞的困扰,部分车主选择强制拆除颗粒捕捉器以绝后患。

拆装并非合理手段,厂家应正视车辆 顽疾

在各个短视频平台上,记者能够轻易搜到颗粒捕捉器的拆除视频。一些修理厂

宣称他们可以承接拆除工作,通过车机电屏屏蔽压力传感器和颗粒捕捉器故障码,甚至还可以 找人 通过年检。

目前有两种拆修方法,一种是把颗粒捕捉器内部掏空,另一种是把整个排气管卸掉,我们提供一个可替换的消音排气管。北京市昌平区爱义行汽车维修中心的师傅说,年检的时候必须把颗粒捕捉器装回去,否则车辆无法通过年检。

这位师傅表示,拆装颗粒捕捉器单次需要 600 元左右,如果 找人 的话单次收费在 1000 元左右。

针对这种现象,江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔认为:这种行为一旦成风,后果将不堪设想。不仅为车辆正常运行、年检埋下隐患,还严重阻碍了国六排放标准有序推进。

据了解,存在颗粒捕捉器堵塞的途观L 主要集中于 2021 及 2022 款(国六) 330TSI 版。这类车型搭载的是 EA888-DPL 发动机。

据不完全统计,目前已有包括奔驰、宝马、奥迪等豪华品牌,本田、大众等合资品牌以及吉利、奇瑞等自主品牌车型都在排气管加装了颗粒捕捉器,但很少有车辆出现颗粒捕捉器堵塞的情况。

在发动机达不到排放标准的情况下,一些厂家选择在三元催化器的基础上再加装一个颗粒捕捉器,进一步降低细颗粒物的排放。张翔表示,或许是出于成本的考量,戴口罩已经成为一种最有效的 偷懒 手法。

而对于颗粒捕捉器的布局方式,刘志超介绍,目前颗粒捕捉器分为 紧耦合式 后置式 四元催化器 三种模式,三种方法各有优缺点。

以 后置式 为例,这种方式是将颗粒捕捉器安装于三元催化器后面,这样布局过滤效率高,对油耗影响较小,方便布置,维修成本低。刘志超直言,不过这样布局也有明显的不足,那就是容易积碳,再生困难。

刘志超表示,颗粒捕捉器三种不同的模式,配合不同的车型底盘和发动机,会产生多种不同的过滤效果。可能这就是很多车企都加装了颗粒捕捉器,但有的车企出现堵塞的问题很少,有的车企问题频发的原因。

对此,张翔分析认为,车企为应对国六 B 排放标准加装颗粒捕捉器是无可厚非的,但上汽大众应该没有按照严格的开发流程做验证试验。途观L 作为一款城市 SUV,颗粒捕捉器经常堵塞,多次维修未果是发动机设计缺陷,上汽大众应该主动召回,更换整个发动机系统,而非在硬件上做 无效升级。

在记者的采访过程中,出现此问题的途观L 车主普遍反映车修不好,也无法退换车。广东世纪律师事务所律师于大钊表示,按照现行 汽车三包政策,如果因同一个产品质量问题,如汽车的 污染控制装置 等,引发的修理累计超过 5 次,消费者有权要求厂家换车,而因严重安全性能故障累计进行了两次修理,故障仍未排除或者又出现新的严重安全性能故障的,消费者选择退货时,销售者应当负责退货。

于大钊还提醒广大车主,如果自己的车出现了问题,要尽快与 4S 店和厂家协商解决:在车辆 三包期 内,车主要抓紧时间进行修理和维权,否则一旦过了车辆 三包期,消费者就没有权利要求厂商进行免费的部件更换维修以及车辆退换。

品质和口碑定成败,不要堵了消费者的心

针对途观L 颗粒捕捉器堵塞问题,记者致电上汽大众汽车有限公司公关部,其媒体关系主管向记者表示:我不太清楚到底是怎么回事,如果车主有问题,售后人员会邀约车主快速进店,进行优先处理。

事实上,关于途观L 颗粒捕捉器堵塞问题,已经发生过一年。这一年来,上汽大众给出的解决方案都不能起到根治作用。与之相对的,是途观系列车型口碑和销量的双双下滑。

作为上汽大众的明星车型,途观近几年来命运多舛,在质量上爆发出的一系列问题。2019 年,中保研 C-IASI 发布的途观L 碰撞测试成绩显示,途观L 在 25% 偏置碰撞测试中得到了最差的 P (Poor 差)等级,在 40 多款车型中排名倒数第二。值得一提的是,同款美版途观在接受 IIHS 碰撞测试时,在多个方面均获得了 G (Good

优)等级。将时间拨回到十几年前,途观作为大众品牌首款投放中国的国产 SUV 车型,成为德系 SUV 的标杆,市场销售异常火热,一度被消费者称作 神车,甚至还出现了加价现象。

然而,时过境迁,以途观L 为代表的途观家族,虽然车型阵容日渐庞大,却逐渐被后来者所赶超,不断的终端价格优惠也难以阻止销量下滑的态势。

根据智研咨询综合整理中国汽车工业协会的统计数据,2017 年途观累计销量 33.2 万辆,随后逐年下滑,2021 年累计销量 16.5 万辆,用了 5 年时间,销量近乎 腰斩。

上汽集团公开数据显示,2019 年上汽大众累计销量 200.2 万辆,同比下降 3.1%;2020 年累计销量 150.6 万辆,同比下降 24.8%;2021 年累计销量 124.2 万辆,同比下降 17.5%。仅仅 3 年时间,销量也接近 腰斩。

上汽大众作为曾经中国汽车连续多年的销量王者,如今的表现与其巅峰时差距很大。刘志超直言,一方面自主品牌和造车新势力的快速崛起,给上汽大众带来很大压力;另一方面上汽大众的口碑和品质连年表现欠佳,降低了消费者的认同感。尤其是帕萨特曾经刷新了 25% 偏置碰撞的历史最低分,途观L 的分数紧随其后,这让不少消费者不愿,更不敢相信上汽大众的品质。刘志超补充说。

2021 年 4 月,有营销天才之称的俞经民作为救火队长调任上汽大众,任上汽大众汽车有限公司销售与市场执行副总经理、上汽大众汽车销售有限公司总经理。

作为曾经上汽大众的 老人,俞经民的回归被寄予了厚望。在他看来,车企最重要的是给用户创造价值,以用户为中心。事实证明,俞经民在上汽自主品牌上的营销手段,很好地嫁接到了上汽大众上,无论是互联网推广还是年轻化策略,还是网红营销,运用起来都得心应手,进一步提升了上汽大众的品牌曝光度。

在接受媒体采访时,俞经民曾表示,汽油到电动是不可逆的,他的之前是汽车车之王,我们要变成电动智能车之王。这也意味着,上汽大众的产品重心将有所变化,在电动汽车上奠定的良好基础,要逐渐让位给电动车。

一位接近上汽大众的人士告诉记者,上汽大众产品策略的变化近两年很明显,有向电动化全面推进的趋势。但是,多年来在汽油车上奠定的 王者格局 并不是不可撼动的,巨大的汽车用户量,意味着上汽大众转身很难,更何况老产品的口碑也在逐渐流失。

在刘志超看来,如今途观L 堵塞问题频发,且拖了一年未从根本上解决问题,显示出上汽大众新领导班子的应对能力不足。看似连续出现的品质问题都是小毛病,但是如果不及时加以补救,那么终究会让苦心经营的护城河决堤损毁。

为了满足国家排放标准安装颗粒捕捉器是厂家的权宜之计,我们也表示理解,但前提是不能影响到用户体验,由此造成的时间成本、经济成本和沟通成本,更不该由消费者来埋单。隋圆告诉记者,他希望厂家正视用户的诉求,拿出更靠谱的解决方案,不能堵了颗粒捕捉器,又堵了消费者的心。

(应受访者要求,文中黄佳文、隋圆均为化名)

创新驱动 新汽车 请先筑牢人才蓄水池

中青报 中青网记者 许亚杰

一边是第一批 00 后本科毕业,即将奔赴就业、择业的人生新考场;一边则是被称为 网课的一代 的考生刚刚经过高考的淬炼,又要做出报考学校和专业的重大选择。除上海因新冠肺炎疫情推迟高考外,各地考生已经交上答卷,等待公布分数,或踌躇满志,或惴惴不安地准备着报考大学和选择专业。

据了解,今年全国有 1193 万考生报名参加高考,比去年增加 115 万人。同时,从 2020 届的 874 万人到 2021 届的 909 万人,再到 2022 届的 1076 万人,高校毕业生人数激增,就业形势严峻复杂,稳就业 任务十分艰巨。

作为支柱产业,汽车因产业链长、人才需求量大,一直被视为吸纳就业的蓄水池。然而,当中国汽车产业变革和市场转型驶入深水区,汽车相关专业毕业生是否还是 职场宠儿?企业究竟需要什么样的人才?这些问题可能有了新答案。

抢人大战 背后的人才缺口有多大

本轮汽车产业重构将会催生出 新汽车,这实际上是与传统汽车截然不同的全新物种。就像 100 多年前汽车取代马车一样,新汽车 将通过能源革命、互联网革命和智能革命,重塑人类的出行生活。清华大学车辆与运载学院研究员、汽车产业与技术战略研究院院长助理刘宗巍认为,在此背景下,汽车产业的人才需求必将发生巨大的变化。

在他看来,新汽车 是名副其实的战略新兴产业,从新能源到智能网联等新技术的创新,从国内到国外庞大市场需求转变,从传统车企的转型到新造车企业的突破,蕴含着无限可能。今后,汽车产业将为更多专业、更大数量的青年学子提供其他行业难以媲美的发展机遇。

实际上,汽车一直是一个包容性极强的行业。中国汽车工程学会名誉理事长、中国汽车人才研究会名誉理事长付于武认为,自诞生以来,汽车便成为各种新技术的载体,涉及的学科和技术领域十分广泛,而



今年全国有 1193 万考生报名参加高考,比去年增加 115 万人。同时,近年来高校毕业生人数激增,就业形势严峻复杂,稳就业 任务十分艰巨。作为支柱产业,汽车因产业链长、人才需求量大,一直被视为吸纳就业的蓄水池。 视觉中国供图

随着当前汽车 新四化 技术快速发展,将带来更多提供舞台。

付于武以近年来高速发展的新能源汽车举例说,从提升电池性能的化学实验室,到车身轻量化所需的新材料,再到备受年轻人关注的智能网联科技,新能源汽车各个领域都需要专家型人才和青年人才后备军。

所有硬核技术的背后,都是一代又一代青年人才奉献着智慧和汗水。随着市场规模的持续增长,人才需求量可能会越来越大。

近期,职场社交平台领英对中国 95 后职场新人的一份调研报告显示,他们最向往高科技新兴行业。其中,新能源汽车行业与大数据、云计算、AI、下一代通信网络等行业一样,成为更受职场新人青睐的重点行业。有调查数据显示,中国具备自动驾驶驾驶技能的人才数量,过去一年增长了近 39%。

不过,在新能源及智能化领域,企业高新抢人的热闹背后,人才缺口的危机不容忽视。快速扩张的人才蓄水池,并不能阻止醉心于新赛道企业的 喊渴。

根据相关统计,我国汽车行业从业人数总数约为 550 万人,从事研发工作的约 55 万人。其中,智能网联人才占比仅十分之一。特别是智能汽车各个细分领域,顶尖人才数量较少,高端架构人才 一将难求。汽车行业面临的人才紧缺问题,归根结底还是整体 人才池 不足的问题。威马

汽车创始人、董事长兼 CEO 沈晖近日在社交平台发文称,当前汽车行业的人才需求主要集中在智能美学、智能座舱、智能驾驶、智能 三电 领域,对应的专业缺口是造型设计、车辆工程、软件开发、数学算法、芯片设计与开发、自动化控制、自动驾驶、视觉感知等专业。

沈晖表示,现在这些专业的同学在汽车行业内部都很吃香,特别是数学专业,人才缺口很大,年薪 100 万都招不到好的数学大佬。

他同时强调说,企业高薪抢人只是左右互搏,无法从根本上填补汽车业的人才缺口,最根本的办法是从人才培养入手,扩大培养基数,甚至革新基础科学。

魏牌 CEO 李瑞峰则认为,目前新能源及智能化汽车行业的人才结构存在一定问题。作为一个近年来爆发式增长的新赛道,无论是新造车企业,还是传统车企,在新能源、智能化相关领域的人才储备上都有欠缺。

李瑞峰直言,当前,汽车正从传统的机械产品向集机械、电子、信息通信、新能源等多领域融合的综合出行载体转变,而以往的人才储备显然不能完全适应。要么是传统型 IT 背景人才对车辆系统工程不够了解,要么是机械专业人才难以触及电子信息学科,但车企最需要的,是能将这些知识深度融合的复合型人才。

刘宗巍告诉记者,汽车人才供需错位确实存在,其中一个原因是传统汽车专业教育的部分内容已经落后于产业的实际需求。因为人才供给的调整慢于人才实际的变化,所以出现人才缺口很正常,这既是产业巨变的必然结果,也是产业欣欣向荣的最好证明。

他强调说,这种供需错位应该是暂时的,同时汽车专业的高校毕业生仍然具有自己的独特优势。

今后,新汽车 产业将成为下一个母生态,拥有更强劲的带动作用 and 更广泛的市场空间。刘宗巍表示,但万变不离其宗,汽车本身始终是主体,只有真正懂汽车的人,才能在汽车上把新能源、智能网联等赋能技术用到极致,并把各项技术的创新性集成做到极致。

他以近年来备受关注的芯片为例进行了说明,车规级芯片与消费电子类芯片不同,必须确保能在车辆移动过程中和各种场景下稳定工作,并满足未来汽车大脑不断升级的需求,这就需要专攻汽车芯片研发、制造的人才,绝不是从半导体产业平移过来就行了。

领英的最新统计数据发现,当前全球互联网行业有大量人才正在流入新能源与智能汽车领域。值得注意的是,作为以智能技术和研发能力为驱动的融合性行业,智能汽车对具备数据分析能力的人才尤其青睐。

供需齐发力,不让人才短缺成为行业发展绊脚石

从某种程度上来说,国内各大高校在汽车人才培养中发挥的作用,就像为中国汽车工业这栋摩天大楼所打下的地基。

记者了解到,在对汽车行业发展大趋势进行预判的基础上,不少高校已经提出产学研深度融合的理念,推动人工智能、大数据技术等专业与传统汽车业互补,并搭建了多学科融合的实践平台。

作为中国第一个以 Mobility(移动)命名的院系,清华大学车辆与运载学院(以下简称 清华大学车辆学院)的发展备受业内关注。

清华大学车辆学院 2021 届毕业生就业报告显示,车辆学院 147 名毕业生整体就业及深造率为 99.3%,其中,在本科毕业

生中,选择就业人数占比 26.4%,选择深造人数占比 72.4%。在硕士毕业生中,选择就业人数占比 83.9%,选择深造人数占比 16.1%。而博士毕业生就业率为 100%,其中有 17.2% 的博士生毕业后成为博士后。

毕业后深造成为本科学生的主要选择,毕业后工作则成为硕士研究生的主要选择。清华大学车辆学院相关负责人告诉记者,本科生主要前往国内 双一流 高校,世界一流大学继续深造,研究生毕业后则主要前往重点国有企业和行业领军企业就业。

其中,毕业生就业去向中,就业重点单位既有长安、上汽、中国重汽等国有汽车企业,也有华为、阿里、腾讯、美团、经纬恒润等汽车 新四化 赛道的跨界玩家,以及清华大学、北京理工大学、北京机械装备研究所、中国铁道科学院等高校和重点科研院所。

如果今后想进入新能源汽车行业,我还是推荐同学们最好报考汽车专业,其次是计算机、电子等相关专业。同时,在校期间要坚持主动学习,并与行业前辈加强交流,尽早、尽多地去企业实习。清华大学汽车系校友、清研华科新能源研究院高级分析师张抗提醒说,那些有车企研发部门的城市,例如北京、上海、广州、长春、武汉、合肥等地,准大学生 们在选择学校和专业时可以增加留意。

汽车智能化和电动化领域是研究生就业的主要方向。清华大学车辆学院上述负责人表示,上述领域的就业比例最高,达到 42.3%。

与其说是其他行业跨界到汽车行业,不如说是汽车行业自身跨界了。这也深刻影响了汽车产业最亟须的人才类型。刘宗巍认为,汽车产业的边界正在不断向外扩展,培养汽车人才不能像过去那样过于专注汽车本身,而是要广泛涉及其他相关领域。

在他看来,改变汽车人才培养体系需要学校和企业共同努力。一方面,高校要持续推进学科改革,更新人才培养理念和方式;另一方面,企业也要调整自身的培养培训机制,根据所需新型人才的画像,有的放矢地培育人才。

企业筑巢引凤有诚意,00 后就业选择别慌张

所谓读万卷书行万里路,新时期的青

年学子既要埋头学习,也要抬头看路。刘宗巍建议,汽车专业的同学们要面对日新月异行业发展和科技创新保持关注,在更开阔的视野下建立更高远的志向。

清华大学车辆学院的 2021 届毕业生就业报告显示,去年本科毕业生(国内)深造 54 人,主要为双一流院校(国内)外深造 9 人,均为 QS 排名前 50 的国际知名大学。

近三年毕业生主要去向与学院人才培养目标契合,与学科和行业发展方向契合,研究生在电动化和智能化就业方向趋势明显。清华大学车辆学院相关负责人介绍称,去年硕博毕业生人数比约为 3 : 1 : 1,对处于不同阶段的青年人才,清华大学车辆学院的培养目标各有特点。

刘宗巍认为,要想成长为一专多能的复合型人才,除了打好专业基础,还要具有创新思维的方法和习惯、持续学习的意识和能力。

张抗抗提醒说,志在从事新能源汽车事业的大学毕业生,要多从汽车应用场景的角度来理解自己专业内的问题,并与外界积极沟通。

事实上,高校毕业生就业、择业本身就是企业与大学毕业生之间的双向选择。领英旗下求职平台 领英职场 产品端负责人陈怡静认为,在数字经济飞速发展的当下,拥有数字化技能的人才面临众多职业选择。她表示,如何吸引和保留数字化人才,也成为智能汽车企业亟须解决的问题。

近一段时间以来,部分新造车企业频频缩招、裁员,甚至毁约应届高校毕业生。对此,陈怡静建议说,同学们要有意识地扩充自己的信息视野。

同学们在求职时不必太早定下具体的择业目标,而是更应该通过广泛收集自己专业内外相关的职场信息,不断充实自己对于职场的了解,寻找与自身匹配度较高的求职目标。她表示,像智能汽车这样的融合性行业变化更快,对某一职能岗位的需求也可能在不断演进,因此需要有意愿的不断扩充信息视野,提升灵活应变的能力。

无论是刚刚走出高考考场的 1193 万考生,还是即将奔赴工作岗位的 1076 万高校毕业生,他们不仅是中国汽车业、中国制造业由大到强的见证者,也有可能成为建设者和受益人。

中国汽车产业大有可为,欢迎更多有热情、有抱负的青年学子选择加入汽车业。付于武表示,随着华为、百度等新玩家注入活力,随着 碳达峰、碳中和 任务的有序推进,百舸争流的汽车业将是年轻人大展拳脚的舞台。