

2、关于热失控预警

不管是在GB38031 - 2020，还是在更老的GB / T31345 - 2015，即《电动汽车用动力蓄电池安全要求》，都明确规定了5分钟热失控预警，如果没有，那就是不合格的产品。

至于以上3款车当时有没有发出预警，从用户后续的反馈来看：都没有。

那为什么没有发出预警，是这3辆车都不合格吗？就市面产品来说，这3款车都不算差，都不合格似乎也说不过去。

所以，要么是用户撒谎，要么是用户没注意到预警，要么是这几款车确实不合格。

其实，这个问题再做讨论没有任何意义，很简单，只要查下监控后台就知道车子当时有没有发出预警了，这些厂家都是知道的，这也是厂家与用户协商赔偿的筹码。

3、业内对底壳碰撞的争议

这几起案例真正要反思的地方在于，为什么不在底壳碰撞时就给用户发出预警？如果提前发出预警，车主停车拿去检修，不就可以免于了一场自燃了吗？

然而事实是，在目前的电池包设计上，根本就没有底壳碰撞预警这一环节，一方面是大家觉得没必要，再就是国标没有硬性要求。

在GB38031 - 2020里面，8 . 2 . 3 电池包模拟碰撞测试中，其碰撞测试方向为汽车行驶的X轴方向，另一垂直于行驶的水平方向为Y轴方向。