

# 零重力座椅快速普及 安全隐患同样不容忽视

近日网络流传的一段视频显示,一辆新能源汽车的座椅在开启零重力模式时,副驾驶座椅自动折叠险些挤压座位上的儿童,由此引发了人们对零重力座椅安全性的关注。据了解,随着零重力座椅的快速普及,目前个别车企的“伪零重力座椅”也给消费者造成困惑。



■消费者在体验一款新能源汽车。 新华社记者 王静颐 摄

## 不建议行车中使用零重力座椅

“我的副驾零重力座椅是当时花 8500 元选配的,但实际上一年也用不了几回。”谈到零重力座椅,一位新能源汽车车主有些后悔地告诉记者,“纯电动车本身就容易让人晕车,躺平了会更晕,下车还要花时间去恢复座椅,我现在基本不用这个功能了。”

对于零重力座椅的概念,石家庄一家汽车 4S 店的销售经理对记者解释说,零重力座椅最初的概念来自美国国家航空航天局,乘客躺在座椅上后,心脏与膝盖大概在一个水平面上,带给乘客失去重力、仿佛飘在太空中的感觉。

“腿托能升起来,靠背也能放倒,但腰部完全没支撑,像躺在一把‘放平了的办公椅’上。”一位新能源车主对记者“吐槽”他的零重力座椅,短时间躺在零重力座椅上还行,但时间长了腰部反而更累,完全就是“伪零重力座椅”。

采访中记者发现,除了零重力座椅,市场上还有“女王座驾”“一键躺平”等多种名称的座椅,这些设计思路大体相似,靠背向后大角度放倒、腿托抬起,在有限的车内空间里营造近似躺卧的姿态。据销售人员介绍,这些座椅都经过了“NASA 认证零压姿态”“可以缓解长途旅行的疲劳感”。

虽然零重力座椅给人以高端配置的印象,但是多位汽车销售人员不建议乘客行车中使用。因为躺姿乘车时安全带无法有效约束身体,碰撞瞬间乘客会“出溜滑”撞击中控台,甚至被勒住脖颈。

## 目前尚无统一的强制性标准

中国汽车工程研究院数据显示,2022 年国内搭载零重力座椅的车型仅有 32 款,到了 2024 年陡增至 117 款,两年间增长近 2.7 倍。这一曾经专属于 30 万元以上高端车型的舒适配置,如今已快速下沉至 20 万元乃至 15 万元级别的市场,整体渗透率突破 5%。目前东风日产 NX8、别克至境 E7、蔚来 ES9、岚图 X8、小鹏 GX 等多款走量车型均已将零重力座椅作为标准配置或重要卖点,部分车企甚至将这一配置下探至 15 万元区间,试图在竞争激烈的市场中形成差异化优势。

在新能源时代,车企不再将汽车仅仅视为代步工具,而是致力于打造集工作、娱乐、休憩于一体的“移动生活空间”,零重力座椅以“航空头等舱”为标签,契合了用户对舒适性与身份象征的双重需求。

随着零重力座椅的快速普及,目前“伪零重力座椅”也在市场上给消费者造成困惑,不少车主反馈,一些车型虽然配置表上写着“零重力座椅”,实

际体验却更像是“放平了的办公椅”。记者查阅多款搭载零重力座椅的车型参数表发现,大部分配置单上只写着“零重力座椅”四个字,既不标注最大倾角,也不说明腿托和坐垫的抬升方式,更不涉及安全带在躺姿下的适配方案。

据业内专家介绍,目前现行国家标准 GB15083-2019 主要针对传统直立坐姿下的座椅结构强度和被动安全,尚未涵盖电动调节防夹、语音控制逻辑及大角度姿态下的乘员保护要求。而作为车辆制造“根本法”的 GB7258-2017《机动车运行安全技术条件》,目前也尚无“零重力座椅”相关内容。“目前行业内尚无统一的强制性标准。不同品牌产品在安全带固定位置、腿托升降规格、腰部夹角度数等参数上差异较大。”一位业内人士告诉记者。

## 市场竞争应该回归安全本质

目前车市竞争十分激烈,当 800V 高压平台、激光雷达、城市 NOA、AI 大模型座舱等智能化配置从高端专属变成入门标配,堆砌硬件的边际效应开始递减。此时,座椅配置也成了车企快速建立产品记忆点、刺激消费欲望的捷径。

“零重力座椅快速成为新车标配,本质是舒适配置竞争激烈。”乘联分会秘书长崔东树认为,“三电”、智能配置同质化后,零重力座椅成了车企拉高定位、制造营销卖点的低成本利器,然而实际使用中发生的夹人事故,暴露出智能化不足、防夹感应简陋、儿童识别盲区、行车大倾角坐姿碰撞风险高等多重隐患。

事实上,国家相关部门已注意到零重力座椅带来的安全挑战,目前中保研与中汽中心已成立工作组,研究大躺姿座椅的安全方案。修订中的 GB15083 拟明确零重力座椅定义、最大倾角及集成安全带要求,这一国家标准有望在 2027 年前后正式出台。

2025 年 4 月,中国汽车工业协会关于《汽车大倾角座椅正面碰撞乘员保护技术要求和试验方法》向社会征求意见。这份标准的重要性在于,它首次在全球范围内,为零重力座椅(标准中称为“大倾角座椅”)的正面碰撞安全测试提供了统一的方法和评价标尺。

业内专家认为,车企的竞争应该回归安全本质,一方面车企要守住底线,行车状态优化座椅大角度后仰的保护,升级多传感防夹、优化应急终止逻辑;另一方面应该尽快补齐国标规范,明确零重力座椅倾角、防夹阈值和乘员保护要求,同时车企如实告知使用禁忌,尤其是对儿童的保护,不能让舒适配置竞争以牺牲安全为代价。

本报记者 王力

## 中国品牌在欧洲纯电汽车市场占有率首超 15%

新华社北京电 市场研究机构数据力量公司日前公布的数据显示,今年 4 月,中国汽车品牌在欧洲电动汽车市场销量占比首次突破 15%,创历史新高,说明欧洲消费者对新能源汽车需求持续旺盛。

彭博社日前援引这一机构的数据报道,今年 4 月,比亚迪、奇瑞等中国品牌纯电动车在欧洲销量达 38281 辆,同比增长超一倍。除纯电动汽车外,中国车企在插电式混合动力车型领域同样表现强劲,4 月销量占比接近 29%。目前,中国汽车品牌在欧洲汽车市场整体份额已近 10%。

彭博社分析指出,短短数年,中国电动车在欧洲月销量已实现跨越式增长。欧洲本土车企高性价比电动车供给不足、技术迭代较慢,而中国车企凭借电池技术、智能化及价格优势,快速获得当地消费者青睐。

报道说,近期多个中国汽车品牌进入欧洲市场,并相继推出高端子品牌覆盖不同消费层级。同时,中国车企正加快在欧洲本地建厂及开展产能合作,不断深耕欧洲市场。

### 车主课堂

## 车速慢 ≠ 安全 “龟速”行驶易发生交通事故

驾车行驶在道路上,我们常常认为“开慢车”就是安全驾驶的代名词,然而事实真的如此吗?

车速慢 ≠ 安全,这并非危言耸听。从刚蹭、追尾,到甚至致人死亡,开车时如果不保持合理车速,无论是超速行驶,还是开慢车,都可能面临违法与事故的双重风险。

那么,什么样的车会被认定为“龟速车”?一般来说,车速低于路段限速或正常车流行驶速度,并且造成后方车辆缓行的这部分车辆,就将其认定为“龟速车”。

### 为什么会“龟速”行驶?

部分驾驶人因分心导致“龟速”行驶。低速行驶往往伴随着分心驾驶的行为,驾驶员在开车拨打电话、回复信息等行为都会造成车速下降。

同时,也有部分车辆因为性能故障而造成“龟速”行驶。部分老旧机动车在上坡等需要持续动力输出的路段,无法及时提供充足的动力,车辆超载时动力性能下降、刹车距离延长,驾驶人倾向于超低速行驶。

### “龟速”行驶成为道路安全新隐患

车辆与车流速度不匹配,影响交通秩序,“龟速”行驶容易造成局部道路交通拥堵。

超低速行驶车辆会造成道路通行能力显著下降,增加路段上车辆的平均行车时间,研究表明,车速每降低 10 千米/小时,道路通行能力下降约 15%。超低速行驶车辆造成的交通拥堵,还容易引起其他驾驶人的路怒行为。数据显示,由于拥堵造成的路怒事件占比约 12%,仅次于加塞抢道。

### “龟速”行驶容易发生事故

高速公路最低车速的规定,是为了缩小车辆之间的速度差,减少超车和变换车道次数,避免发生交通事故。车辆行驶速度与车流平均行驶速度差值越大,发生交通事故的概率越高。研究表明,与 0 速度差时事故相比,当速度差达到 32 千米/小时,事故发生的概率约提升 16 倍。另一方面,超低速行驶车辆造成的团状拥堵,也是造成交通事故的重要原因。研究表明,团状拥堵区域的交通事故概率,大约是普通路段的 3 到 5 倍。

### 安全行车:该快则快,该慢才慢

真正安全的开车方式,不是一味求慢,而是跟上车流、合规车速。

高速/快速路:不低于最低限速,不长期占快车道。

城市道路:不无故低速挡道,不边开边玩手机。

遇故障/车况差:及时靠边,开启双闪,放置警示标志,尽快救援。

石家庄车驾管在线