

“找不着、打不开、还夹手”，隐藏式门把手遭吐槽 汽车门把手强制性国标要来了

断电失效、夹手致伤……被车企广泛应用的隐藏式车门把手在使用中暴露出来诸多问题，让工信部开始出手规范。

5月8日—6月7日，工信部公开征集对《汽车车门把手安全技术要求》强制性国家标准制修订计划项目的意见。国标拟增加机械或断电保护等安全冗余设计要求，保证断电、碰撞等事故中车门系统能开启，隐藏式车门内把手、应急式车门内把手要有易于识别的安全标志等。

隐藏式车门把手凭借美观、科技感强等优势，近年来不少新能源车企广泛应用，但不仅面临“车门不好开”争议，安全性引发的事故也成为关注焦点。在汽车业内看来，国标将填补对汽车车门把手规范不足的空白，未来其设计有望从追求科技感转向安全优先。



隐藏式门把手

车门把手风险影响多起事故救援

《汽车车门把手安全技术要求》提到，市场上的车门把手产品呈现出工作原理、形式多样化趋势，在市场应用过程中暴露出强度不足、控制逻辑潜在安全风险、识别操作难（隐藏无标志）、断电失效、夹手等问题。

这些问题还带来了潜在的逃生与救援风险，比如在碰撞、起火等事故中，造成断电现象，使电动式外门把手、电动式车门内把手失效，增大救援及逃生阻碍；无明显、统一标志，增加紧急情况下的操作难度。

2024年4月26日，一辆问界M7 Plus在山西运城发生严重交通事故，追尾后起火导致人员伤亡。5月6日，问界汽车发布的《关于山西省侯平高速路段交通事故中间界新M7 Plus相关技术问题的说明》，其中对于碰撞后车门

是否能打开，问界解释称，事故车辆与前方道路养护车发生115km/h高速追尾碰撞，前机舱及乘员舱内电源线及信号线被瞬间切断，车门把手控制器无法收到弹出信号，施救人员破窗拉动机械车门内把手开门实施营救。

2022年，广西贵港一辆雷克萨斯LM车型碰撞后出现车门锁止状态，救援过程中不得不采取破窗等非常规方式。

2019年，美国发生一起因隐藏式车门把手导致救援困难的事件。一名男子驾驶特斯拉Model S出现交通事故，救援人员试图打开车门时遭遇阻碍，最终车内起火，造成人员伤亡。特斯拉也因此被诉至法庭，成为全球首例因隐藏式车门把手导致车内人员死亡的案例。

车门把手曾被召回

记者查询到，关于车门把手的隐患，目前国内已有相关汽车召回案例。

据国家市场监督管理总局公布，2023年7月19日，一汽丰田汽车有限公司自2023年7月27日起，召回2023年3月13日至2023年7月5日期间生产的部分bZ3汽车，共计12205辆。

召回范围内车辆因后门外把手拨叉形状及材质设计原因，车门外把手和门锁零件相互配合时存在间隙。在高温、高湿的环境下拨叉与门锁锁杆之间可能滑动不畅，门锁锁杆不能归位。极端情况下，后车门一直处于锁止或开锁的状态，存在安全隐患。据了解，丰田bZ3采用“内翻式”车门把手，开门时需要先将把手往里面顶开，然后压下门把

手，再往外拉开车门。

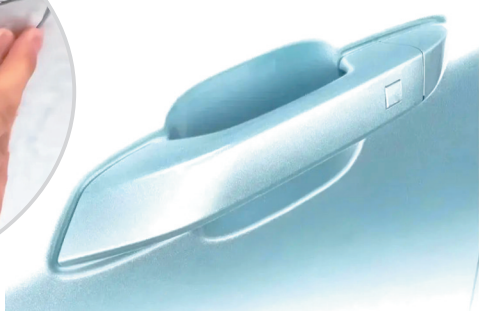
按照《汽车车门把手安全技术要求》，将从救援逃生角度，强化汽车车门外把手在碰撞以及车辆起火等事故场景的安全逻辑，增加机械或者断电保护等安全冗余设计要求，保证断电、碰撞等事故中车门系统能够开启，从而进行救援及逃生活活动。保证翻滚、坠落事故中，能够防止车门把手的误作用，从而降低乘员跌落风险。

此外，规范隐藏式车门内把手、应急式车门内把手易于识别的安全标志，保证标志可见性，从而降低乘员紧急情况下的逃生难度；保证车门把手的结构强度，防止事故发生后门锁操纵机构功能丧失。

实用主义非隐藏式门把手

回归本源

不藏灰，不夹手
冰雪天气无故障隐忧
便利性，仪式感，全都有



非隐藏式门把手成某款车型的产品亮点。

北方一场大雪过后，隐藏式门把手被冻住了。

因科技感强成为新能源车型卖点

所谓隐藏式车门把手，就是把车门把手“藏起来”，与车身融为一体。这种设计使得汽车外观更加流畅、简洁。

它首次出现在1952年奔驰300 SL车型上，接下来的50多年间，仅在日产GT-R、奔驰SLS AMG等超跑或者超豪华车型上蜻蜓点水般地出现过。

而近年来，随汽车电动化、智能化的快速发展，隐藏式车门把手凭借美观、科技感强等优势被广泛应用。从特斯拉Model S开始，隐藏式车门把手逐渐进入主流视线，几乎成为新能源车型“标配”。

从目前市面上的车型来看，隐藏式车门把手一般分为按压弹出式、电控弹出式、触控感应式。

按压弹出式，即轻按把手特定区域，另一端自动弹出或手动拉开，代表车型有特斯拉Model 3、Model Y。电控弹出式通过车辆内部的电机运作，在解锁后自动弹出，而在锁车时，电机

将把手收回，如特斯拉Model S等。

触控感应式是触摸把手特定区域（如电容感应）触发电动弹出，比如蔚来、理想等品牌部分车型在车门把手上增加感应开门功能，极越01和极氪X等车型则采用按键式开门的方式。

此前有观点认为，车门把手是汽车与用户建立交互的第一环，隐藏式车门把手让用户在开车门时更有仪式感，与车的交互感更强。

在造车新势力的新车营销中，隐藏式车门把手被包装为极具未来感、科技感、个性感的产品卖点，还能降低风阻。

今年3月，小鹏汽车董事长何小鹏在谈及新能源汽车为何采用隐藏式车门把手时称，“这样的车门能够有更好的风阻，并且整个车的造型会更具科技感。”

5月9日，对于车门把手相关情况，特斯拉中国方面回复记者，“不予置评”。

业内：从追求科技感转向安全优先

一个小小的开门设计引发广泛讨论，究其根本，是因为它在功能性之外，更连接着安全性问题。

过去，只需轻轻一拉，车门即开，如今要经历“找暗门、摸机关、等电动、防夹手”一系列的“闯关流程”。在社交媒体上分享过这样经历的网友不在少数。

“早高峰好不容易打到一辆网约车，正要上车，面对光秃秃的车门茫然无措，尝试着用手按压了几下，车门依旧纹丝不动。”“第一次用隐藏式车门把手，不知道该怎么开，手被夹了一下，疼了好几天。”“小孩好奇去摸弹出的门把手，结果被夹哭，现在都是提前解锁再让孩子上车。”

更有车主吐槽，在北方的冬天，一夜雨雪就会将隐藏式车门把手冻住，不得不用吹风机吹、用开水浇淋等方法，才能打开车门。

隐藏式车门把手所带来的安全问题也受到汽车业内的关注。

5月9日，比亚迪方面对记者表示，“我们是标准核心起草组成员之一，对隐藏式车门把手的安全设计有丰富的积累和经验，已

经分享和贡献到标准中，用于提升整个行业的安全底线。”

何小鹏在接受采访时曾坦言隐藏式车门把手存在不足，透露正在研发“更好开的车门把手，不管是在平常还是在冬天，或是在异常的情况下都要更好开。”

在今年5月5日的一场发布会上，长城汽车董事长魏建军对隐藏式车门把手直指其“重量大、密封性差、碰撞缺电打不开”，并称其唯一作用是减少风阻，但“几乎可以忽略不计”。

一位新能源车企内部人士表示，此次工信部是征集意见，目前还在等待最终相关标准要求落地。

在业内看来，随着强制性国家标准的推进，汽车车门把手的设计有望从追求科技感转向安全优先。在传统汽车向智能电动汽车转换的过程中，包括车门把手在内的汽车产品不断被重构，但无论什么样的产品，都必须充分考虑使用便利性和保证乘客的安全，在此基础上追求创新和美观。

（新京报）