



华夏全媒体
主管主办
华夏日报社出版
国际标准刊号
ISSN2521-0289

社委会
方智平 江 单 李 青

编委会
江 单 李 青 张邦毛
董 哲 梅任重

专家委员会
李增勇 张华勇 龚德贤
黄 浩 朱文强

顾问 | 方智平 邓 飞
名誉社长 | 李克炎
社长、总编辑 | 江 单
常务副总编辑 | 李 青
副社长 | 钱正云 张存猛
副总编辑 | 周应文 董哲

采访中心
主任 | 董 哲 (兼)
编辑中心
主任 | 罗 阳
评论新闻中心
主任 | 张 颖
经济新闻中心
主任 | 黄道华
区域新闻中心
主任 | 潘利求
文旅新闻中心
主任 | 许平安
群众工作中心 (内参部)
主任 | 张学江
国际新闻中心
主任 | 黄昭蓉
融媒体中心
主任 | 金 松
新闻影像中心
主任 | 罗明荣
经营中心
副总监 | 严明川
品牌战略中心
主任 | 骆 闻
先锋文化出版中心
总编辑 | 唐吉民
营商环境研究中心
主任 | 黄开堂
副刊编辑中心 / 《思想者》编辑部
主任 | 艾华林
思想者电台
主编 | 郭园

驻境外记者
驻澳门记者 | 王 强
驻台北记者 | 黄昭蓉
驻东京记者 | 向建国
驻新加坡记者 | 毛周
驻新德里记者 | 黄朝
驻阿拉木图记者 | 周璐
驻耶路撒冷记者 | 贺友
驻开罗记者 | 吴志刚
驻莫斯科记者 | 朱可夫
驻奥斯陆记者 | 向建军
驻伦敦记者 | 邓联辉
驻巴黎记者 | 卢伟平
驻巴西利亚记者 | 尹志强
驻堪培拉记者 | 欧阳子

别拿“升级”掩盖缺陷，生命安全容不得半点文字游戏

宁可 5 万定金不退也不提车，尊界 V800 标准车主：刹车踏板都踩断了还谈什么 120 万豪华？尊界最新回应：升级方案预计 10 月底确认，11 月起启动，已提车可登记，未发运车辆在升级后交付。（2026 年 10 月 12 日都市现场）

花七八十万甚至上百万，入手一台主打国产高端的 MPV。消费者买单的，不只是星空顶、私享饮吧这些眼花缭乱的配置，最核心的，其实是脚下那一脚刹车带来的安全感。尊界 V800 制动踏板支架，在极限测试出现断裂的消息传开之后，车企没有直面产品缺陷本身，对外给出的是一套“升级”处置方案。网上网友一句调侃，戳破了汽车行业一层不愿揭开的窗户纸。

到底是“升级”还是召回？承认错误有那么难吗？其实，很多人心里分得明明白白，什么叫召回，什么叫升级。召回是什么，是正视安全缺陷，按法定流程向监管部门报备，如实告知所有车主，这是对人的生命该有的态度。可“升级”听上去就体面得多，给人的感觉像是性能优化，轻飘飘绕开了“缺陷”两个字眼。

明明是关乎生死的

关键部件存在失效风险，本该走召回程序解决，现在换了一套说辞包装，把严肃的质量危机，淡化成一次普通售后服务。

不是说免费更换零件这件事没有实际意义，让人别扭的恰恰就是这种话术上的躲闪和遮掩。

现在造车圈里，有些风气实在算不上健康。发布会铺排得声势浩大，智能化概念轮的配置，最核心的，其实是脚下那一脚刹车带来的安全感。尊界 V800 制动踏板支架，在极限测试出现断裂的消息传开之后，车企没有直面产品缺陷本身，对外给出的是一套“升级”处置方案。网上网友一句调侃，戳破了汽车行业一层不愿揭开的窗户纸。

刹车踏板，算不上什么吸睛的营销卖点，不会单独拎出来写进宣传 PPT。但开车上路，这就是保命的底线。再厉害的全主动悬架、线控转向技术，遇到紧急情况，最终还是要靠这一块踏板。极端工况下一旦断裂，后果不堪设想。

证券日报就曾谈及行业现状，不少车企为抢占市场窗口，倒排上市时间，本该做完的可靠性、极限工况测试，直接压缩简化。仿真数据代替实打实的反复路试，发布会时间优先级，

压过了质量验证。车子急急忙忙推向市场，光鲜配置一应俱全，潜藏的风险，变相交给路上的车主拿命去体验。

等到问题被曝光，第一反应不是沉下心复盘，材料哪里不足，设计余量够不够。反倒先在措辞上面琢磨。能用优化，就不说故障；能用升级，就回避召回。大事尽量往小了说，不愿意直面问题根源。

环球网也关注过这类舆论怪象。部分车企很擅长经营自身人设，拿着国货情怀，收获大量消费者的信任。可一旦质量风波找上门，态度就变了。测评机构测出隐患，网络上马上就有声音跳出来，指责测评者刻意抹黑。正常的质量监督，被扣上破坏国产发展的帽子。老百姓想追问风险到底有多大，反倒显得像是在挑剔。

说实在的，支持国产，绝不等于要无条件包容安全漏洞。民族品牌的底气，从来不是靠堵住质疑得来的，靠的是过硬产品，出了事敢担当的态度，一套完善纠错机制。情怀，不能拿来当质量的挡箭牌，更不能绑架普通消费者。大家愿意花高价支持国产高端，是抱着一份信赖，不是花钱来当

小白鼠。

按照车企对外的说法，十月底才会最终敲定升级方案，十一月开启登记更换，还没交付的车辆，会整改完再交到用户手上。补救动作是有了，可疑问并没有就此消散。

支架断裂，根源到底出在哪？是设计预留强度不够，还是材料、工艺环节出了纰漏？涉及风险的车辆范围到底有多大？为什么不能大大方方，依照规定启动召回，把完整调查结果对外公开？

只通知车主可以预约登记升级，关键真相语焉不详，这样的处理方式，很难真正抚平大众心里的不安。黄河新闻网之前也点评过类似事件，汽车安全，国标仅仅只是最低及格线，绝不应该成为企业追求的终点。

尤其一台售价上百万的豪华车，消费者付出高额溢价，理应得到更高一档的安全冗余。不要拿“日常开车遇不到这种极端情况”来搪塞。极限测试存在的意义，就是模拟那些不常见，但是遇上就会要命的瞬间。现实里紧急避险的一秒钟，任何零部件都不能掉链子。

相关部门也出台过规定，对压缩验证流程的速成造车明确说不，

重点强化制动等核心部件测试，瞄准的就是行业这类顽疾。产品上市，只是销售的起点，绝对不是研发的终点。事后补救做得再完善，也比不上上市之前，把该做的功课落实到位。

总想着出事之后靠升级、换件去填窟窿，本身就是本末倒置。新京报此前的评论里提过，公关话术可以暂时缓和舆论，却消弭不掉客观存在的安全隐患。品牌营销可以抬高车辆身价，但一次避重就轻的危机处理，消耗掉的，是日积月累攒下来的用户信任。玩文字游戏，或许能躲过一时难堪，躲不过市场长期的检验。

面对安全缺陷，最好的公关从来不是巧言善辩，而是坦荡二字。正视问题，查清根源，依规处置，把真相还给消费者。

生命至上不该只是挂在宣传稿里的口号，要落到每一块踏板，每一颗螺丝钉上面。上百万的豪车，贵该贵在安全底线，不是出事之后绕来绕去的文字艺术。谁也不想，在紧急刹车的那一刻，拿自己的性命去赌零部件能不能扛住。

■首席评论员 董哲

晚自习值守都要家长轮值，真是家校共育吗？

据大象新闻报道，10 月 8 日，有家长反映武汉一中学发通知要求家长到学校轮值延时晚自习。通知称，轮值的家长必须是学生的父母，还需要家长记录不守纪律的学生。对此，校方回应因教师全天工作时长达 14 小时，加之第二天仍须上班，学生家长仅发挥帮忙值守作用。家长如因客观原因无法到校，可及时与班主任沟通协调，校方未强制。

类似排班不止一例，有的家长被安排到学校打扫卫生，有的被排进护学岗校门值班，诸如此类，屡见报端。家校的职责界线，必须

将清。

延时服务是便利家长，而不是拖累家长。学校把学生在校时间延伸到晚间，自习有人看管，作业多能做完，意在替家庭分忧。可如今家长被排进值班表，从被服务的一方成了值守的一方，本该省下一份心力，却被排进日程表里，参与学校对学生管理的晚间值守。校方说这项安排全凭自愿，可值班表从 10 月 8 日排到 10 月 30 日，一学期里每位家长都要参与，名字就列在表上。自愿排成了班次，就成了必须办理的事项，校方把这一动作称作“帮忙值守”。帮忙排成了班，“自

愿”二字也就成了虚空。

看护自习是教师职责，而不是家长义务。晚自习排进学校的教学计划，学生坐在教室，学校就还在组织教学。晚自习学生没有离校之前，学校应当有负责人和教师值班、巡查，责任落在有职责的人身上，而不是转嫁给家长。校方提到教师一天工作十四小时，这份辛苦理应体谅。人手紧张该由学校统筹，或由主管部门调配，而不应由家长来填充。

突发处置是专业所在，而不是家长所长。学生突发不适，同学起了争执，或者有什么意外发生，都要有人当场

处置。校园里配有专任教师和安保人员，有处置流程，也做过应急演练，这些准备正是为了应对突发事件，可家长没有受过类似的训练。家长是实施家庭教育的主体，是“第一课堂”的责任人，校内的值守不在其中。

家校共育的基础是信任。家长愿意出力，出于对学校的信任。可值班表摆在那里，拒绝轮值会不会被看作不配合学校、会不会影响孩子在校，家长不便开口；上夜班的、在外地谋生的，晚间到校并不现实。不便推辞的无奈轮值，这份配合里还有多少自愿的成分。学校把该尽

的职责推给家长，家校之间只剩任务与配合，信任便一点点流失。学校守好自己的职分，家长才愿意把孩子托付过来。

家校育人，贵在各司其职、各尽其责。学校深耕校园育人主阵地，用心守护学生在校的每一段成长时光；家庭筑牢家庭教育根基，悉心守护孩子居家的每一段成长历程。唯有家校归位尽责、携手同心，才能为孩子铺就健康成长之路。

■王同文

